Archiv
für Post und Telegraphie



Siebenundfünfzigster Jahrgang

Berlin 1929

Gedruckt in der Reichsdruckerei

Inhaltsverzeichnis*).

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

II. Telegraphen- und Fernsprechwesen, drahtlose Telegraphie, Elektrotechnik.

III. Eisenbahnwesen, Schiffahrt einschließlich der Luftschiffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen

IV. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften

V. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

VI. Nachrufe.

VII. Bücherschau.

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bande

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

C. Übersicht über die Verfasser von größeren Aufsätzen und Abhandlungen.

8430. 29. III.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 1 Berlin, Januar 1929

Die Fernmeldetechnik der letzten 50 Jahre im Spiegel der Elektrotechnischen Zeitschrift[1])

Von Staatssekretär Dr.-Ing. E. h. Feyerabend.

Zur Zeit der Geburtsstunde der Elektrotechnischen Zeitschrift (ETZ) vor nunmehr 50 Jahren war fast der einzige Vertreter des Anwendungsbereichs der Elektrizität, den wir heute unter dem Sammelnamen »Fernmeldetechnik« zusammenfassen, der elektrische Telegraph. Zwar hatte sein viel jüngerer Bruder, der Fernsprecher, seinen vielversprechenden Entwicklungsgang schon angetreten, aber zu einer das Nachrichtenwesen stark beeinflussenden Geltung hatte er sich noch nicht durchgerungen. Ja man darf sagen, daß der elektrische Telegraph vor 50 Jahren fast noch der wichtigste Vertreter der gesamten Elektrotechnik war. Das erkennt man u. a., wenn man die äußeren Umstände betrachtet, unter denen die ETZ entstanden ist, und wenn man ihre ersten Jahrgänge durchblättert. Die erste Veröffentlichung der ETZ, der Bericht über die Gründung des »Elektrotechnischen Vereins«, in dem auch die Herausgabe der ETZ als Vereinszeitschrift beschlossen wurde, war gezeichnet von dem General-Postmeister Dr. Stephan als erstem Vorsitzenden des Vereins und von einem höheren Beamten des General-Telegraphenamts als Schriftführer. Erster »Redakteur« der ETZ war Dr. K. Ed. Zetsche, der erste Inhaber einer Professur für Telegraphie am Polytechnitum in Dresden und späterer »Kaiserlicher Telegrapheningenieur« bei der Reichstelegraphenverwaltung. Noch während der nächsten zehn Jahre waren höhere Telegraphenbeamte an der Herausgabe der ETZ beteiligt. Auch die ersten Verzeichnisse der Mitglieder des Elektrotechnischen Vereins lassen das starke Überwiegen der Vertreter des »Schwachstroms« erkennen.

Dieser Sachlage entsprach auch die Verteilung des Stoffs in den ersten Jahrgängen der Zeitschrift. Während z. B. im Jahrgang 1 auf die Gebiete: Erzeugung des elektrischen Stromes, elektrische Kraftübertragung und elektrische Beleuchtung nur 54 Aufsätze und kurze Berichte entfielen, waren Telegraphie, Eisenbahnsignalwesen und elektrische Uhren in 154 Aufsätzen usw. behandelt.

Allmählich kam der »Starkstrom« zu vermehrter und schließlich, entsprechend der mengenmäßigen Verteilung der beiden Anwendungsgebiete, zu überwiegender Berücksichtigung. Die ETZ ist aber ihrem vor 50 Jahren im Vorwort zum 1. Bande ausgesprochenen Grundsatze, »sich zum Organ für die Fortschritte und Interessen der gesamten Elektrotechnik zu machen«, treu geblieben und hat auch die Fernmeldetechnik auf den weit verzweigten Wegen ihrer Entwicklung im letzten Halbjahrhundert als alter guter Freund begleitet und über ihre großen Erfolge stets gewissenhaft berichtet. Freilich mußte sie sich dabei mehr und mehr die Beschränkung auferlegen, die sich unvermeidlich aus der steigenden Spezialisierung aller Gebiete von Wissenschaft und Technik ergab; sie mußte die Behandlung von Spezialfragen der nach und nach entstandenen Sonderfachpresse überlassen. Trotzdem ist das, was die ETZ in 50 Jahren an Originalabhandlungen und Berichten über den Werdegang der Fernmeldetechnik gebracht hat, ein wirkungsvolles Zeugnis der unermeßlichen Schöpfungskraft des menschlichen Geistes. Rufen wir uns diese Entwicklung, solange die ETZ sie verfolgt hat, an Hand einiger herausgegriffener Beispiele ins Gedächtnis zurück!

In den ersten Jahrgängen überwiegt das Bestreben, den Telegraphenbetrieb durch Anwendung von Druck- und Schnelltelegraphen und durch mehrfache Ausnutzung der Leitungen leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu gestalten. Wir begegnen aber auch schon den ersten Beweisen des schnellen Vordringens des Fernsprechers in den Bereich der elektrischen Nachrichtenvermittlung. Im Jahrgang 1 wird bereits berichtet, wie gut sich die von Stephan veranlaßte Verwendung des Fernsprechers als Ersatz des Morsetelegraphen für kleine Ortschaften in Deutschland entwickelt habe, wie aber ein Bedürfnis für öffentliche Vermittlungseinrichtungen zum Verkehr der Teilnehmer untereinander noch kaum hervorgetreten sei, während sich in Amerika gerade diese Art der Benutzung schnell ausbreite. Trotzdem sollten in Deutschland zuerst in Mülhausen (Els.) und dann in Berlin solche Anlagen eingerichtet werden. Die Anschlußleitungen glaubte man als blanke Drähte oberirdisch führen zu müssen, weil Kabel zu kostspielig seien und nicht induktionsfrei gemacht werden könnten. Wir stehen hier am Ausgangspunkt der deutschen Fernsprechtechnik!

[1]) Veröffentlicht (mit Kürzungen) im Heft 1, 1929, der Elektrotechnischen Zeitschrift, des Organs des Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes Deutscher Elektrotechniker, aus Anlaß des Beginns des 50. Jahrgangs dieser Zeitschrift.

In der nächsten Zeit wird über viel Kleinarbeit zur Verbesserung der Fernsprechapparate und der Leitungen berichtet. Das Mikrophon tritt als Geber an die Stelle des Telephons; gleichzeitig mit ihm erscheinen die Induktionsspule im Mikrophonstromkreise und das Leclanché-Element in seiner ersten Ausführung als Trockenelement (1884). Elsasser erörtert 1885 die Verwendung von unterirdischen Kabeln und Luftkabeln und ihre Bauart sowie die Umgestaltung der Vermittlungsschränke zu Vielfachumschaltern nach der Erfindung von Scribner, die in den Vereinigten Staaten von Amerika schon 1883 zur Anwendung gekommen war und sich für die Weiterentwicklung des Fernsprechbetriebs in der ganzen Welt von grundlegender Bedeutung erweisen sollte. Im Jahrgange 1886 begegnen wir einem wichtigen Bericht von van Rysselberghe über seine Versuche des gleichzeitigen Telegraphierens und Telephonierens auf demselben Drahte; auch die Benutzung des Fernsprechers im Fernverkehr findet bereits wiederholte Erwähnung.

Nunmehr beginnt auch die Wissenschaft, sich mit der Theorie der Fernsprechströme und ihrer Ausbreitung über die Leitungen sowie ihrer Wiedergabe durch die Apparate eingehender zu befassen. 1887 veröffentlicht Dr. Wietlisbach Abhandlungen über die Theorie der Telephonleitungen und über die Verwendung des Übertragers zu Fernsprecheinrichtungen. Die Wichtigkeit der Eigenschaften der Leitung bei der Fernsprechübertragung wird immer mehr erkannt und behandelt. Dazu sind auch die Untersuchungen über den Einfluß von Starkstromanlagen auf benachbarte Schwachstromanlagen zu zählen, über die ein 1887 eingesetzter Ausschuß berichtet. Dem Ausschuß gehörten u. a. v. Helmholtz, Dr. Werner v. Siemens, Wilhelm v. Siemens und der noch unter uns weilende Dr. Oskar v. Miller an. Wiederholt nimmt in dieser Zeit die ETZ auch Stellung zu dem in den Vereinigten Staaten von Amerika tobenden Patentstreit über die Erfindung des Fernsprechers durch Bell und verteidigt die Priorität von Philipp Reis.

Von 1889 an wird der Herstellung von Fernsprechkabeln und ihrer unterirdischen Verlegung ein immer breiterer Raum gewidmet. Das Papier-Luftraum-Kabel mit Bleimantel bereitet sein Erscheinen vor. Für die oberirdischen Leitungen tritt an die Stelle des Eisendrahts, besonders für Fernleitungen, der Bronzedraht. Im Jahrgang 1891 bringt die ETZ Berichte über die im Auftrage des Reichspostamts ausgeführten Untersuchungen von Ad. Franke über die elektrischen Vorgänge in Fernsprechleitungen und Apparaten, ferner Abhandlungen von C. Grawinkel über die gegenseitige elektrodynamische und elektrostatische Induktion von Doppelleitungen und von W. Christiani über induktionsfreie Doppelleitungen, alle drei Arbeiten von grundlegender Bedeutung für die Vervollkommnung des Fernsprechbetriebs. In den nächsten Jahren spiegelt sich in der ETZ der unentschieden gebliebene Streit der Meinungen wieder über die Ursachen und die Vermeidung der Störungen und Gefahren, die Starkstromleitungen auf Schwachstromleitungen ausüben, wobei zahlreiche hervorragende Fachleute zum Worte kommen, ohne daß aber eine Einigung erzielt wird.

1896 werden zum erstenmale die Bedingungen für die Zentralisation der Mikrophonbatterien in den Fernsprechämtern von dem Amerikaner Kempster B. Miller ausführlich behandelt, womit eins der nächsten wichtigen Probleme in der Entwicklung der Fernsprechtechnik, der Übergang zum Zentralbatteriesystem, in den Kreis der Betrachtungen gezogen wird. Vor Einführung dieser Betriebsweise mußte in Deutschland aber noch der Ersatz der Einzelleitungen mit Erdrückleitung durch rein metallische Doppelleitungen vollzogen werden. Die Erörterungen darüber finden wir in den Jahrgängen 1897 und 1898. Unterm 27. Juni 1898 hatte der Verband deutscher Elektrotechniker an den Staatssekretär des Reichspostamts von Podbielski jene bedeutsame Eingabe gerichtet, in der zur Behebung der Störungen der Fernsprechleitungen durch Starkstromleitungen die Anwendung von Doppelleitungen für den Fernsprechbetrieb verlangt wurde. In demselben Jahrgang finden wir bereits die im wesentlichen zustimmende Antwort des Staatssekretärs und die Denkschrift des Reichspostamts über die Einführung des Doppelleitungsbetriebs, die dem Reichstage zur Bewilligung der Geldmittel vorgelegt wurde. Damit war, dank dem weitschauenden Blick des Staatssekretärs, die Grundlage für eine friedliche Weiterentwicklung von Stark- und Schwachstrom geschaffen. Noch zwei weiteren wichtigen Aufsätzen begegnen wir im Jahrgang 1896: der Darstellung der Doppelbenutzung von Fernleitungen und der ersten ausführlicheren Beschreibung des Selbstanschlußsystems von Strowger, wie es in mehreren amerikanischen Ortsnetzen seit 1897 zur Ausführung gekommen war. Seitdem bilden Abhandlungen über dieses System, seine Weiterentwicklung, Rentabilität und seine Anwendung, darunter die grundlegende Veröffentlichung von Feyerabend im Jahrgang 1903, einen ständigen Bestandteil des Inhalts aller folgenden Jahrgänge der ETZ.

Der Jahrhundertjahrgang 1900 bringt die bedeutsame Verordnung des Reichspostamts, wonach die Fernsprechteilnehmer selbst Nebenstellen errichten dürfen. Diese Verordnung ist der Ausgang für die erfolgreiche Entwicklung der privaten Nebenstellentechnik in Deutschland und eines neuen blühenden Zweiges der deutschen Schwachstromindustrie geworden. Wir finden daher von 1900 ab in der ETZ laufend Abhandlungen und Berichte über Neuerungen auf diesem Gebiete.

Dadurch, daß in der 1900 erlassenen neuen deutschen Fernsprechordnung neben Fernsprechanschlüssen an das öffentliche Netz gegen die bisher allein geltende Pauschgebühr wahlweise auch solche gegen Grund- und Einzelgesprächsgebühr zugelassen wurden, werden die Erfinder jetzt zur Entwicklung von Gesprächszählern angeregt. Vorschläge dieser Art werden seitdem häufig behandelt.

1901 erhält die Fernsprechtechnik einen neuen starken Grundpfeiler, auf den sich von nun an der weitere Ausbau der Reichweite des Fernsprechers stützt. Pupins Erfindung der an bestimmten Stellen punktförmig in die Leitung eingeschalteten Selbstinduktion als Ausgleich der schädlichen Kapazität beginnt ihren Siegeslauf. Breisig berichtet als erster 1901 über das angewandte Prinzip, während Dolezalek und Ebeling schon 1902 die ersten praktischen Versuche und Erfahrungen mit den von Siemens & Halske entwickelten Pupineinrichtungen für Freileitungen und Kabel beschreiben. Zur gleichen Zeit erörtert Krarup seinen dasselbe Ziel verfolgenden Vorschlag der gleichmäßig verteilten Selbstinduktion. Beide Verfahren gewinnen große praktische Bedeutung und werden, wie man aus zahlreichen Berichten ersieht, weiter wissenschaftlich untersucht und vervollkommnet.

Das Jahr 1904, mit dem die ETZ die ersten 25 Jahre ihres Bestehens abgeschlossen hat, beendet in gewisser Beziehung auch den ersten Abschnitt der Entwicklung der Fernsprechtechnik. Im Leitungsbau hat man die wirt-

schaftliche Überlegenheit der Kabel erkannt; man ist daher bemüht, die für eine vollkommene Weiterleitung der Fernsprechströme notwendigen elektrischen Eigenschaften der Kabel zu verbessern. Zahlreiche Abhandlungen legen Zeugnis ab vom Fortschreiten der wissenschaftlichen Erkenntnis auf diesem Gebiete und von der auf ihr beruhenden Vervollkommnung der Herstellung der Kabel. Für die Einrichtung großer Fernsprechämter war das Zentralbatteriesystem allseits als beste Lösung anerkannt; der Kampf der Meinungen, ob Handbetrieb oder Selbstanschlußbetrieb, ist aber noch nicht entschieden. Die Deutsche Reichspost erweist sich dabei, wie zu erkennen ist, als Pionier des Selbstanschlußgedankens, der sich schließlich auch allgemein durchsetzt. Eine wichtige Aufgabe, um deren Lösung man sich schon lange bemüht hat, die Schaffung eines Fernsprechrelais, mit dem die Fernsprechströme, ähnlich wie in der Telegraphie, zur Weiterleitung an Unterwegsorten verstärkt werden können, um die Reichweite des Fernsprechers unbeschränkt auszudehnen, bleibt indessen ungelöst und muß bei der Natur der Fernsprechströme auch als kaum lösbar angesehen werden. So scheint die Entwicklung der Fernsprechtechnik zu Anfang des Jahrhunderts zu einem gewissen Abschluß gelangt zu sein.

Da kommt neue Anregung aus dem Bereiche der forschenden Physik; und nunmehr wird das innige Zusammenarbeiten zwischen Wissenschaft und Technik zum charakteristischen Kennzeichen der nächsten 25 Jahre. Angeregt durch die Entdeckung der Röntgenstrahlen und durch die Arbeiten mit Kathodenstrahlen gelingt dem Österreicher von Lieben und dem Amerikaner de Forest fast gleichzeitig und unabhängig voneinander die Entwicklung eines Fernsprechrelais in der Form einer hochevakuierten Glasröhre mit einer dritten Gitteranode. Diese Erfindung eröffnet nicht nur der Fernsprechtechnik, sondern der gesamten Fernmeldetechnik ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten. Im Jahrgang 1913 bringt die ETZ die grundlegende Abhandlung darüber aus der Feder von Eugen Reiß, dem Mitarbeiter von Liebens.

Zunächst kann die Verstärkerröhre allerdings auf deutscher Seite nur in den Dienst des Weltkrieges gestellt werden, wo sie dazu verhilft, die weitesten vorkommenden Entfernungen zwischen West und Ost mit dem Fernsprecher zu überbrücken. Es liegt auch in den Erfordernissen des Krieges begründet, daß wir bis zu seinem späten Ende aus der ETZ nur wenig über neue Fortschritte im In- und Ausland erfahren. Auch unsere Gegner halten ihre technischen Errungenschaften geheim; überall aber wird eifrig geforscht und entwickelt, und die Not macht erfinderisch. So sehen wir denn, nachdem die Freizügigkeit der technisch-wissenschaftlichen Literatur wiederhergestellt ist, daß die Bedürfnisse der Zeit an mehreren Stellen gleiche oder ähnliche Lösungen gefunden haben. Das gilt namentlich für die Vervollkommnung der Verstärkerröhren zu Hochvakuumröhren mit Oxydkathode und ihre mannigfaltigen Anwendungsmöglichkeiten. Höpfner berichtet im Jahrgang 1924 eingehend über die Entwicklung der Verstärkertechnik in Deutschland. Seitdem nehmen Mitteilungen über diesen wichtigen Sonderzweig der Fernsprechtechnik einen immer breiteren Raum ein. Denn durch die Verstärkerröhre hat zugleich das Pupinverfahren in seiner Anwendung auf Kabelleitungen eine neue überragende Bedeutung gewonnen, indem beide Mittel zusammen es nun ermöglichen, die Sprache auf fast unbegrenzte Entfernungen in Kabeln zu übertragen. Damit ist die Vorbedingung für die Schaffung eines die Grenzen der Länder und Kontinente überschreitenden und so die Völker verbindenden Fernkabelnetzes gegeben. Das weist Craemer, der unermüdliche Förderer dieses Gedankens, in eindringlichen Darlegungen im Jahrgang 1923 nach, und er hat den Erfolg, daß der Gedanke seitdem überall marschiert, wovon die folgenden Jahrgänge der ETZ vielfaches Zeugnis ablegen. Am Ende der ersten 50 Jahre ihrer Berichterstattung aus dem Bereich der Fernsprechtechnik steht die fast märchenhaft anmutende Tatsache der Eröffnung des Fernsprechverkehrs zwischen Deutschland und Buenos Aires.

Wenn wir uns nun der Telegraphie auf Drahtleitungen zuwenden, so lassen die Berichte der ETZ zwar auch eine bedeutende Fortentwicklung dieser Technik und ihrer Handhabung in den letzten 50 Jahren erkennen, aber der Wettbewerb mit dem anpassungsfähigeren und wirksameren Fernsprecher und die um die Jahrhundertwende zur Geltung kommende Funktechnik drängen die Drahttelegraphie aus ihrer ursprünglich führenden Stelle doch mehr und mehr zurück. Es ist bezeichnend, daß z. B. die Apparatsysteme von Morse, Hughes, Baudot, Wheatstone, Thomson, Lauritzen u. a., von deren Anwendung und Vervollkommnung die ETZ schon in ihren ersten Jahrgängen zu berichten weiß, noch heute benutzt werden. Andere Systeme, die innerhalb der 50 Jahre entwickelt und erprobt wurden und zum Teil neue, scheinbar aussichtsreiche Wege einschlugen, haben sich dagegen nicht halten können, weil sie den Erfordernissen des Betriebs nicht genügend gerecht wurden. Das gilt namentlich von den älteren Maschinentelegraphen, die das Ziel verfolgten, die Telegraphiergeschwindigkeit aufs höchste zu steigern. Sie eilten damit den Bedürfnissen ihrer Zeit weit voraus, denn es fehlte an der erforderlichen Menge von Telegrammen. Apparate dieser Art sind von Pollak und Virag (1899), Rowland (1901), Murray (1901), Buckingham (1902), Siemens & Halske (1904) gebaut und von der Reichstelegraphenverwaltung erprobt worden. Der letztere Apparat vermochte 2000 Zeichen in der Minute auf photographischem Wege als Typen zu drucken. Die neueren Maschinentelegraphen, besonders der Siemens-Schnelltelegraph, den Ad. Franke in der ETZ 1913 beschreibt, sind nicht für größtmögliche, sondern für veränderliche Geschwindigkeit gebaut, damit sie den verschiedenen Verhältnissen der Leitungen nach Bedarf leicht angepaßt werden können. Sie haben daher bald Eingang in den Betrieb gefunden und sich darin auch gehalten. Erst in den letzten Jahren sind ihnen in der Gruppe der Start-stop-Typendrucker (Springschreiber) starke Wettbewerber erwachsen, weil diese Apparate keiner komplizierten Einrichtungen zur Erhaltung des synchronen Laufs von Sender und Empfänger bedürfen und daher einfach in der Handhabung und sehr betriebssicher sind.

Die Typendruckapparate unterscheiden sich außerdem noch nach ihrer Verwendung als Einfachtelegraph oder Mehrfachtelegraph. Beim Einfachtelegraph ist jeweils ein Sender und ein Empfänger mit der Leitung verbunden, beim Mehrfachtelegraph werden mehrere Sender und Empfänger durch Vermittlung rotierender Verteiler nacheinander an die Leitung gelegt. Der älteste, heute noch weit verbreitete Vertreter der Mehrfachtelegraphie ist der Baudotapparat, der seit 1900 auch in Deutschland verwendet wird.

Um die Jahrhundertwende erhält auch ein schon 40 Jahre vorher praktisch erprobter Gedanke, Handschriften, Zeichnungen und ähnliches in genauer Nachbildung telegraphisch zu übertragen, neue Formen. Eine

Methode der Fernübertragung von Photographien, der Bildtelegraph, wird von Korn entwickelt. Andere verfolgen mit veränderten Mitteln das gleiche Ziel; aber praktische Bedeutung gewinnen die neuen Verfahren erst, als die Verstärkerröhre auch ihnen neue Entwicklungsenergie zuführt. Am erfolgreichsten löst die Aufgabe das Bildtelegraphensystem von Telefunken-Karolus-Siemens, das sich auch zur photographischen Nachrichtenübermittlung eignet und daher — im fünfzigsten Lebensjahre der ETZ — seinen Einzug in den praktischen Betrieb vollziehen konnte.

Es ist ein besonderes Verdienst der ETZ, dieser vielgestaltigen Entwicklung stets mit meisterhaften Beschreibungen der einzelnen Apparatsysteme aus der Feder namhafter Fachleute gefolgt zu sein.

Wir sehen dann weiter, wie neben der Vervollkommnung der Apparate auch das Bestreben einer möglichst günstigen Ausnutzung der Leitungen durch Mittel der Schaltungstechnik und durch Verbesserung der elektrischen Eigenschaften der Leitungen die Ingenieure und Wissenschaftler beschäftigt. Eine Fülle von Abhandlungen und Berichten legt beredtes Zeugnis dafür ab. So hat man das Gegensprechen entwickelt, bei dem zwei Telegramme gleichzeitig in entgegengesetzter Richtung die Leitung durchlaufen, ferner das Doppelsprechen, bei dem sie in derselben Richtung gleichzeitig gesandt werden, und das Doppelgegensprechen, das beide Verfahren vereinigt. Die Schaffung der Verstärkerröhren und der Siebketten ermöglicht schließlich die Wechselstromtelegraphie mit Fernsprechfrequenzen, deren letzte Entwicklungsstufe das gleichzeitige Senden von zwölf Telegrammen in derselben Richtung über dieselbe Leitung darstellt. Die oben erwähnten Mehrfachtelegraphen werden auch noch mit Gegensprechschaltungen verbunden, so daß neben der absatzweisen Benutzung der Leitung die gleichzeitige Übermittlung von Telegrammen in beiden Richtungen möglich wird.

Die Verbesserung der elektrischen Eigenschaften der Leitung ist von besonders großem Wert für den Betrieb langer Unterseekabel, weil sie die Wiedergabe der Telegraphierzeichen verbessert und dadurch eine Erhöhung der Telegraphiergeschwindigkeit gestattet. Man bemüht sich daher, nachdem das Mittel der Vergrößerung des Kupfergewichts bis an die wirtschaftlich tragbare Grenze ausgenutzt ist, wie bei Fernsprechkabeln, den Leiter mit künstlich erhöhter Induktivität zu versehen, indem man ihn mit einem Material hoher Permeabilität umgibt. Dieses Material wird in einer bestimmten Eisen-Nickel-Legierung gefunden. Dadurch wird eine fast zehnfache Telegraphiergeschwindigkeit erreicht.

Auch die großen Fortschritte im Bereiche der Telegraphie auf Drahtleitungen haben sich nur durch systematische Forschung und durch wissenschaftliche Durchdringung der Probleme erreichen lassen. Wir begegnen daher in der ETZ neben den Abhandlungen über technisch-konstruktive Stoffe auch zahlreichen Aufsätzen, die wissenschaftliche Untersuchungen zum Gegenstand haben, z. B. über den Stromverlauf in den Leitungen, über den Einfluß der Materialien, über die Eigenschaften der Apparate und anderes mehr.

In den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts setzt mit den Marconischen Versuchen die Nutzbarmachung der rund 10 Jahre vorher von Hertz entdeckten elektrischen Wellen für die Zwecke der Nachrichtenübermittlung ein, nachdem andere Verfahren, ohne metallische Leitungen zu telegraphieren (Rathenau, Stevensen, Preece), nur beschränkten Erfolg gezeitigt hatten. Hertz hatte 1888 selbst in der ETZ über seine berühmten Untersuchungen kurz berichtet. In einem 1889 geschriebenen, von der ETZ 1897 abgedruckten Briefe hatte er jedoch auf die Frage, ob er es für möglich halte, mit Hertzschen Wellen ohne fortlaufenden Draht zu telephonieren, wenig optimistisch geantwortet, daß das theoretisch möglich, praktisch aber wohl aussichtslos sei, weil die Schwingungen eines Telephons viel zu langsam seien und weil sich Hohlspiegel von der erforderlichen riesigen Größe nicht bauen ließen.

Es ist erstaunlich, aus den seit 1897 immer zahlreicher erscheinenden Berichten der ETZ über die Funktechnik feststellen zu können, wie schnell Hertz' Ansicht durch die Entwicklung widerlegt wurde. Man kann das Jahr 1897 als das Geburtsjahr der praktischen drahtlosen Telegraphie bezeichnen. Schon 1898 wurde die englische Wireless Telegraph and Signal Co. zur Ausnutzung des drahtlosen Telegraphensystems von Marconi für den Verkehr zwischen Schiffen untereinander und zwischen Schiffen und dem Lande gegründet. Im selben Jahre gelingt es Marconi, eine Entfernung von 40 km zu überbrücken; 1899 sind es schon 150 km. 1901 konnte er der staunenden Welt mitteilen, daß er mit dem Morsebuchstaben S den atlantischen Ozean überquert habe, und 1902 erzielte er zwischen den transatlantischen Stationen in Poldhu und New-Foundland bereits eine Telegraphiergeschwindigkeit von 35 Wörtern in der Stunde.

Von deutschen Forschern berichtet Slaby Anfang 1901 in der ETZ über die von ihm und Graf Arco erzielte Abstimmungsmöglichkeit zwischen den korrespondierenden Apparaten. Selbstbewußt behauptet er, daß von nun an die Stelle der Unsicherheit der drahtlosen Telegraphie — Slaby nennt sie Launenhaftigkeit — vollkommene Sicherheit getreten sei. Gleichzeitig hat auch Braun sich mit den Problemen der drahtlosen Telegraphie beschäftigt und die weit überlegene induktive Sondererregung entwickelt (ETZ 1901). Sein gekoppelter Sender hat dann auch das erste Jahrzehnt der Funktechnik beherrscht. Durch Gründung der »Gesellschaft für drahtlose Telegraphie« wurden 1903 die Systeme von Slaby-Arco und Braun miteinander verschmolzen, und dadurch wurde die Grundlage für eine technisch und wissenschaftlich gut gestützte Entwicklung eines einheitlichen deutschen Systems »Telefunken« geschaffen. Es hieße ein ganzes Buch über die Geschichte der Funktechnik schreiben, wollten wir hier auch nur andeuten, was die ETZ in den letzten 30 Jahren über die immer stürmischer und vielseitiger sich gestaltende Entwicklung der Funktechnik berichtet hat, wuchs doch auch der Kreis der Mitarbeiter aus Wissenschaft und Praxis beständig.

Die Sender blieben bis 1906 Funkensender, die gedämpfte Schwingungen erzeugten. Dann gelang es, mit der von Poulsen angegebenen Lichtbogenmethode, die in Deutschland von der C. Lorenz A G verwertet wurde, auch Schwingungen viel höherer Periodenzahl hervorzurufen und dadurch ungedämpfte Sender zu entwickeln. Aber erst nach der Durchbildung der Hochfrequenzmaschinensender (1910/1914) und der Röhrensender (ab 1915) konnten die gedämpften Sender mehr und mehr verdrängt werden. Die wichtigste Etappe auf diesem Wege war die Anwendung der Löschfunkenstrecke von Wien (1907/08) für das System »tönende Funken«, das der Telefunken-Gesellschaft die technische Führung in der Welt verschaffte und die Aussicht auf die Nutzbarmachung der drahtlosen Telegraphie als Ersatz für die Kabelverbindun-

gen nach Übersee eröffnete. Die erste Hochfrequenzmaschine hat Alexanderson in Amerika gebaut. Sie wurde abgelöst durch die Maschine von Goldschmidt (1910), die in der Großstation Eilvese namentlich während des Weltkrieges nützliche Dienste geleistet hat. Einen weiteren Fortschritt stellte der Hochfrequenzmaschinensender von Telefunken (1911) dar insofern, als die von der Maschine unmittelbar erzeugte Grundfrequenz außerhalb der Maschine in ruhenden Frequenzwandlern weitergesteigert wurde. Diese Sendeart hat sich ihre Bedeutung für die Erzeugung langer Wellen bis heute erhalten.

Eine vollkommene Umwälzung in der Sendertechnik trat in Deutschland ein, als Telefunken mit Hilfe des von Meißner angegebenen Rückkoppelungsprinzips (1913) und unter Benutzung der 1914/15 entstandenen Hochvakuumröhren von großer Leistung die Röhrensender geschaffen hatte (1915/18). Die ersten deutschen Sender dieser Art haben im Kriege unserem Heere wertvollste Dienste geleistet. Mit 20 W Antennenleistung begannen sie ihre Tätigkeit; heute ist man über 500 kW gekommen. Im Auslande hat die Sendertechnik eine ähnliche Entwicklung erfahren; Röhrensender, Rückkoppelung und Hochfrequenzverstärkung sind heute Allgemeingut.

Der Wellenbereich der Röhrensender ist nach oben und nach unten fast unbegrenzt; mit ihnen lassen sich Wellen von vielen Kilometern bis zu wenigen Zentimetern erzeugen. Der Übergang zur Verwendung kurzer Wellen, als deren Überlegenheit über die bisher das Feld allein beherrschenden Langwellen gewissermaßen über Nacht dargetan war, hat daher keine neuen Umwälzungen gebracht. Der Kurzwellensender ist aus der Weiterentwicklung des Röhrensenders entstanden.

Ähnlich stürmisch wie auf der Senderseite ist die Entwicklung auch auf der Empfangseite verlaufen. Am Anfang steht der Branlysche Fritter, wie ihn Marconi für seinen ersten Empfänger (1897) verwendete. Den nächsten Fortschritt erzielte Braun durch Anwendung seines geschlossenen abstimmbaren Schwingungskreises auch für die Empfangsanordnung. Dann folgten der magnetische Wellenanzeiger von Marconi, der Mikrophondetektor von Köpsel und die elektrolytische Zelle von Schloemilch. 1906 kamen der Kristalldetektor und der aperiodische Empfangskreis auf, und schließlich hatte das Universalinstrument, die Hochvakuumröhre, auch auf der Empfangseite den stärksten Erfolg. Als Audion ersetzte sie nicht nur den Detektor, sondern diente auch zur Nieder- und Hochfrequenzverstärkung und wurde so zum Kernstück zahlreicher Empfangsanordnungen von großer Empfindlichkeit und Abstimmschärfe. Indem die Röhre auch zum Empfangsgleichrichter ausgestaltet wurde, war es möglich, den vom Empfänger gelieferten niederfrequenten Wechselstrom in pulsierenden Gleichstrom zu verwandeln und als solchen zur Betätigung von Telegraphenrelais zu benutzen, wodurch sich mit kurvenschreibenden Telegraphenapparaten Geschwindigkeiten bis zu 300 Wörtern in der Minute erreichen ließen. Ja, die Trägheitslosigkeit der Sende- und Empfangsorgane des Bildtelegraphensystems von Telefunken-Karolus-Siemens hat in allerletzter Zeit auch die drahtlose Bildübertragung über Erdteile und Weltmeere, die eine phantastisch hohe Zahl von Impulssendungen bedingt, verwirklicht.

Zu den technischen Bestandteilen der Sender und Empfänger gehören auch die Antennen; sie müssen hier daher auch erwähnt werden. Die Forderung, immer größere Entfernungen zu überwinden, führte zu fortgesetzter Erhöhung der in den Äther ausgestrahlten Energie. Dazu mußte auch der Wirkungsgrad der Antennen gesteigert werden. Erhöhung der Masten, Isolierung ihrer Fußpunkte, Großflächenantennen, Vieleckantennen, Erdnetze geringsten Widerstandes, drehbare Rahmenantennen, Einfach- und Doppelgoniometer u. a. kennzeichnen den Weg dieser Entwicklung.

Mit dem Hervortreten der kurzen Wellen trat zwangläufig auch das alte Problem der Richtbarkeit der Strahlung wieder in den Vordergrund (1924). Denn es war klar, daß, wenn es gelänge, die ausgestrahlte Energie in einer bestimmten Richtung zu konzentrieren, die Empfangswirkung wesentlich gesteigert würde. Auch dieses Problem ist erfolgreich gelöst worden. Indem man Richtantennen in verschiedener Form als Dipole anordnete, die an verhältnismäßig niedrigen Masten aufgehängt werden konnten, und einfache Abschirmungen hinter den Antennen anbrachte, konnte die Energiedichte auf der Empfangseite auf das 40- bis 50fache gesteigert werden.

Die Übermittlung telegraphischer Zeichen auf drahtlosem Wege war das erste Ziel, das die Pioniere der Funktechnik sich gesteckt hatten. Mit der Schaffung ungedämpfter Sender war aber auch das Werkzeug zur Verwirklichung des drahtlosen Fernsprechens und der Musikübertragung gegeben. Diese Aufgabe wurde daher auch sogleich in Angriff genommen (1906/07). Aber die technischen Mittel, die notwendig waren, um die dauernd ausgestrahlte Trägerwelle im Rhythmus der Sprache oder der Musik zu beeinflussen, blieben noch mehrere Jahre hindurch unvollkommen. Eine befriedigende Lösung brachte erst das Erscheinen der Verstärker- und der Hochvakuumröhre (1913/15), die jedoch in ihrer Anwendung für die drahtlose Telephonie in Deutschland zunächst noch den Kriegszwecken vorbehalten bleiben mußten. 1921 konnte die Deutsche Reichspost die von ihr eingerichtete funktelegraphische Übermittlung von Pressenachrichten von einer Zentralstelle aus an viele Empfänger auf Telephonie umstellen. Um die gleiche Zeit wurden die technischen Vorbereitungen für den allgemeinen Unterhaltungsrundfunk getroffen, der 1923 in Tätigkeit trat. Wie die Funktechnik den Rundfunk hervorgezaubert hat, so ist rückwärts von ihm in der kurzen Zeit seines Bestehens ein mächtiger Antrieb für die Weiterentwicklung der Funktechnik ausgegangen, der auch vielen Tausenden Arbeit und Brot gebracht hat, nicht zu reden von den unermeßlichen Kulturwerten, die der Rundfunk geschaffen hat.

Am Ende dieser glänzenden Entwicklungsreihe steht das drahtlose Fernsprechen im Wechselverkehr auf weiteste Entfernungen, das durch die Nutzbarmachung der kurzen Wellen in Verbindung mit Richtantennen seinen letzten Ausbau erhalten hat. Nunmehr übernehmen die Ätherwellen die Sprache aus den Drahtnetzen der Länder und tragen sie über die Meere, um sie wieder auf die Drahtnetze der Länder ferner Kontinente überzuleiten. So ist der kühne Traum, den vielleicht einmal die Jünger der Funktechnik geträumt haben mögen, der Traum vom unmittelbaren Sprechverkehr zwischen beliebigen Punkten des Erdballs, in weniger als drei Jahrzehnten der Wirklichkeit nahe gerückt.

Was wir hier von der Dienstbarmachung des Äthers zur Nachrichtenübermittlung nur in rohen Umrissen skizzieren konnten, das haben in den letzten 30 Bänden der ETZ Männer geschildert, die unmittelbar oder mittelbar an diesen bedeutsamen Errungenschaften menschlichen Wissens und Wirkens mitgearbeitet haben. Unter ihnen

befinden sich die allerersten Namen ihrer Zeit. Aus der Fülle der Veröffentlichungen konnten wir feststellen, daß auch die Funktechnik wie jede Technik Irrungen und Wirrungen durchgemacht hat; aber letzten Endes bleibt die erfreuliche Tatsache bestehen, daß die Weiterentwicklung der Funktechnik jetzt von einem breiten, gefestigten Unterbau wissenschaftlichen Könnens und Wissens getragen wird.

So läßt das Gesamtbild der Fernmeldetechnik, wie es sich dem Beschauer im Spiegel der ETZ in den ersten 50 Jahren ihrer Berichterstattung darstellt, erkennen, daß der Wunsch, den der erste Herausgeber einst an den Anfang der Zeitschrift gestellt hat, daß sie »zur Förderung der Wissenschaft und Technik, zum Wohle des Vaterlandes und zur Ehre des deutschen Namens« beitragen möge, seine volle Erfüllung gefunden hat.

Das Berliner Briefverteilverfahren auf alphabetischer Grundlage unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse beim Postamt 7 (Dorotheenstraße).

Von Postdirektor Pretzsch, Berlin.

I. Allgemeines.

Die örtlichen Briefabfertigungen haben die Aufgabe, die bei ihnen aufkommende Briefpost schnell und sicher den Bedürfnissen der Bahnposten entsprechend zu verteilen. Vollkommene Verteilarbeit leistet diejenige Briefabfertigung, die

a) alles, was aus der ihr zufließenden Briefmasse in Ortsbunde zusammengefaßt werden kann, aussondert und

b) den Rest in Streckenbunde zusammenfaßt, die möglichst ohne nochmalige Umarbeitung bis zu solchen Empfangsstellen durchlaufen können, bei denen sie in einem weiteren Verteilgang im Ortsbunde aufgelöst werden.

Die Neureglung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn und Reichspost, insbesondere der Bedingungen über die Benutzung der Reichsbahnzüge zur Postbeförderung, und die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichspost erforderten nach dem Kriege eine grundsätzliche Umstellung in der Behandlung der in Groß-Berlin aufkommenden umfangreichen Briefpost. Der Wegfall zahlreicher früher zur Postbeförderung benutzter Schnell-, Eil- und Personenzüge, der durch den Betrieb der Reichsbahn bedingte Ausfall an Bahnpostwagen in stark belasteten Schnellzügen, der Mangel an fachkundigen Verteilbeamten und die unter dem Zwange der Geldknappheit besonders notwendig gewordene äußerst sparsame Betriebsführung zwangen dazu, neue Wege für die Bearbeitung der Briefsendungen in Groß-Berlin zu suchen. Hierbei hat das von dem Postinspektor Elert in Berlin erdachte Verteilverfahren auf alphabetischer Grundlage, das beim Postamt Berlin NW 7 erstmalig in größerem Ausmaße mit gutem Erfolge durchgeführt wurde, sich für die Berliner Verkehrsverhältnisse als besonders geeignet erwiesen.

Der mit der Einführung des Elert-Verteilverfahrens verfolgte Zweck[1]), nämlich

a) die Briefverteilung zu vereinfachen und zu mechanisieren,

b) trotzdem vollkommene Verteilarbeit zu leisten,

c) durch weitestgehende Erledigung der Verteilarbeit beim Ortspostamt die dringend erforderliche Entlastung der Bahnposten herbeizuführen,

d) die Ausgaben für das Verteilgeschäft, insbesondere für die Vor- und Nebenarbeiten, unter möglichst weitgehender Arbeitsteilung und Übertragung der Leistungen auf geringer zu entlohnende Kräfte einzuschränken und damit den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten,

ist durch den Aufbau des Verfahrens in 3 Verteilgängen in vollem Umfange erreicht worden. Das Verfahren ermöglicht

a) die Vereinigung möglichst vieler Sendungen zu Ortsbunden,

b) die Vereinigung der Ortsbunde in Ortsbeutel,

c) die Vereinigung von Kurz- und Langbriefbunden mit Stücksendungen in unmittelbare Ortsbeutel und

d) das Zusammenfassen der dann noch verbleibenden wenigen Briefsendungen zu durchlaufenden Streckenbunden

in denkbar größtem Ausmaße.

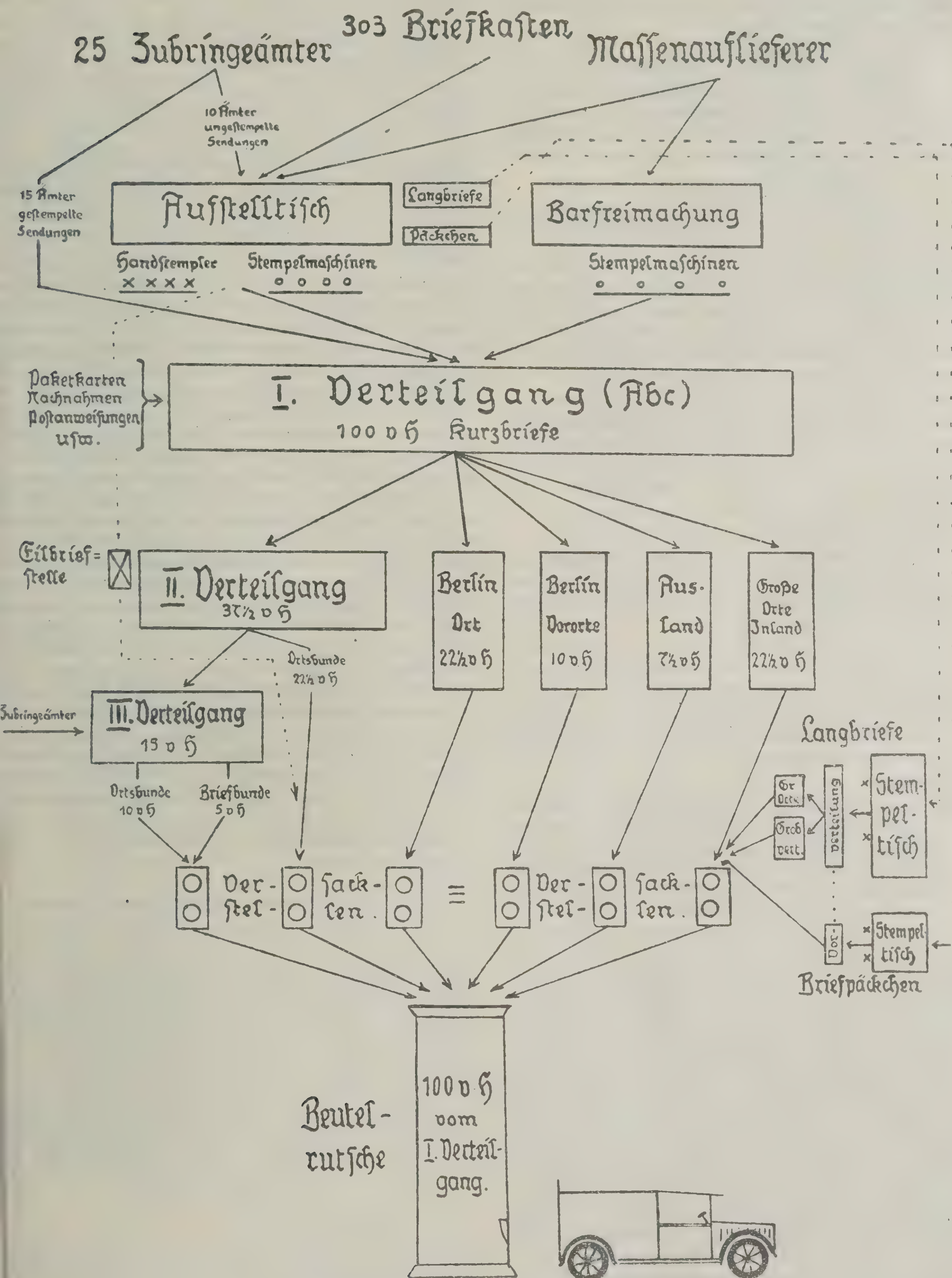
Das frühere Berliner Verteilverfahren auf geographischer Grundlage sah zwei Verteilgänge: a) Grobverteilung und b) Feinverteilung vor. Bei den großen Briefabfertigungen war aber mit diesen beiden Verteilgängen die oben als vollkommene Verteilarbeit bezeichnete Vorbereitung der Sendungen nicht mehr zu erreichen, weil zu der Zug um Zug zu bewirkenden Bearbeitung der großen Briefmassen sowie zur Vermeidung von Parallelverteilungen die Zahl der Leitgebiete in der Grobverteilung so groß geworden war, daß die verfügbaren Briefverteiler mit Durchschnittskenntnissen und Durchschnittsleistungen die Abgrenzung der vielen Leitgebiete nicht mehr zu beherrschen vermochten. Bei den großen Briefabfertigungen war deshalb schon früher ein dritter Verteilgang erforderlich, wenn der Betrieb einigermaßen den Anforderungen genügen sollte.

Das jetzige Verteilverfahren legt diesen dritten Verteilgang als ersten vor die Grobverteilung, läßt in ihm die Sendungen zunächst nach den Anfangsbuchstaben der Bestimmungsorte trennen und schafft damit für die weiteren beiden Verteilgänge eine breitere Grundlage, die das Anlegen aller lohnenden Orts- und möglichst feingeschnittener Streckenbunde gestattet.

Das Verfahren wird natürlich nur dort wirtschaftlich durchgeführt werden können, wo Briefsendungen in großen Massen (mindestens 250 000 Stück) zur Bearbeitung vorliegen, ist aber zur reibungslosen Bearbeitung von Massensendungen — Auflieferungen von mehreren 100 000 Stück durch einen Absender sind hier häufig — besonders geeignet. In großen Orten mit Zentralbahnhof ist die gesamte Briefabfertigung zweckmäßig in der Nähe dieses Bahnhofs einzurichten. Da Berlin keinen Zentralbahnhof besitzt, mußten die Großbriefabfertigungen in der Nähe

[1]) Zu vergl. auch die Ausführungen des Präsidenten Gentzke im Archiv 1928 S. 304 bis 306.

Abb. 1.



Bildliche Darstellung des Briefverteilverfahrens.

der Hauptabgangsbahnhöfe der Bahnposten gelegt werden. Es sind deshalb in Berlin sieben Großabfertigungen eingerichtet worden, und zwar:

a) Großbriefabfertigungen mit Vollbetrieb (3 Verteilgängen) bei den Postämtern
   N 4 (Stettiner Bahnhof),
   NW 7 (Bahnhof Friedrichstraße),
   SW 11 (Anhalter Bahnhof) und
   O 17 (Schlesischer Bahnhof);
b) Großbriefabfertigungen mit dem 1. und 2. Verteilgang bei den Postämtern
   C 2 (Briefpostamt),
   SW 68 (Lindenstraße) und
   Charlottenburg 2 (Bahnhof Zoologischer Garten).

Ferner mußte bei den Postämtern W 9 (Potsdamer Bahnhof) und NW 40 (Lehrter Bahnhof) vorläufig noch der 3. Verteilgang (die Feinverteilstellen 13 und 14) für die dort abgehenden Bahnposten belassen werden. Der Aufbau der Briefabfertigung und das Verteilverfahren sind in der Abbildung 1 übersichtlich dargestellt.

Die Briefabfertigung des Postamts 7 ist unter weitgehendster Ausnutzung der für ihren jetzigen Zweck nicht besonders hergerichteten Räume in fünf Geschossen des in den Jahren 1906/1907 erbauten reichseigenen Posthauses Dorotheenstr. 18 untergebracht. Es befinden sich:

a) im ersten Geschoß (Erdgeschoß): Einschreibbriefabfertigung, Päckchenstelle;
b) im zweiten Geschoß (1 Treppe hoch): Stempelkammer, Barfreimachung, Eilbriefabfertigung, I. Verteilgang (Abc), II. Verteilgang (Grobverteilung) »Vormittags-Briefabfertigung«;
c) im dritten Geschoß (2 Treppen hoch): Verteilstellen für Berlin-Ort, Berlin-Vororte, Große Orte Inland, Langbrief- und Stücksendungsstelle;
d) im vierten Geschoß (3 Treppen hoch): III. Verteilgang (Feinverteilstellen 11 und 12) nebst Langbrief- und Stücksendungsstelle für die Bahnposten 1, Auslandstelle;
e) im fünften Geschoß (4 Treppen hoch): Massendrucksachenverteilstelle für die Massendrucksachen aus dem Deutschen Reich für die am Schluß unter XII. bezeichneten Gebiete, Adrema-Druckmaschine, Unterrichtsraum. (Die Massendrucksachen der eigenen Auflieferung und der Groß-Berliner Zubringerämter werden vormittags im zweiten Geschoß mitbearbeitet.)

Diese Diensträume sind durch vier an den Ecken des Gebäudes vorhandene Treppenhäuser zugänglich. Die in entsprechend bezeichneten Körben oder Beuteln auf dem Posthofe ankommenden Durchgangssendungen werden auf dem Posthofe auf die einzelnen Geschosse verteilt und den beteiligten Dienststellen in Karren, die durch Fahrstühle befördert werden, zugeführt. Die Fahrstühle und eine Beutelrutsche für die fertigen Beutel mit abgehender Post befinden sich unmittelbar an der Aus- und Einladestelle des Posthofes und der Hauptversackstelle. In den einzelnen Treppenhäusern und Geschossen sind zur Erleichterung des Zurechtfindens an gut sichtbaren Stellen der Wand auswechselbare Hinweisschilder mit der Bezeichnung des Geschosses, der darin untergebrachten Dienststellen und erforderlichenfalls mit Richtungspfeilen angebracht.

Kleiderablage mit verschließbaren Blockkleiderschränken und 200 Ständer zur Aufnahme der Zweiräder der Beamten und Helfer sowie Vorratsräume für Formblätter usw. befinden sich im Kellergeschoß. Besondere Anlagen zur Bereitung warmen Wassers zu Getränken, zur Erwärmung von Milch in Flaschen, einzeln verschließbare Gelasse in Schrankform zur Aufbewahrung des Trinkgeschirrs, der Schreibgeräte usw., Abort- und Waschräume sind in jedem Geschoß des Posthauses vorhanden. Im vierten Geschoß ist ein besonderer Erfrischungsraum, in dem warme und kalte Getränke — Milch, alkoholfreie Getränke, alkoholarme Biere —, warme und kalte Speisen zu billigen, vom Postamt überwachten Preisen verabfolgt werden; die Abgabe von Alkohol, Branntwein usw. ist untersagt. Zur Wahrnehmung der ersten Hilfe bei Unfällen befindet sich bei den einzelnen Dienststellen ein Verzeichnis der im Sanitätsdienst ausgebildeten Beamten und Helfer, außerdem sind ein Schrank mit Verbandszeug, einfachen Geräten und Arzeneien, ein Ruhebett, eine Tragbahre usw. vorhanden.

Für die Aus- und Fortbildung der Beamten, insbesondere der Dienstanfänger, in der postalischen Geographie, Fachwissenschaft, Stenographie usw. ist ein Unterrichtsraum mit den erforderlichen Möbeln, Büchern, Leitbehelfen, Karten, Wandtafeln, Mustern einzelner Versendungsgegenstände usw. eingerichtet und wird fleißig benutzt. Die Räume werden durch elektrisches Licht beleuchtet. Für die allgemeine Beleuchtung der Diensträume sind Deckenlampen, für die einzelnen Arbeitsplätze zur Schonung der Augen des Personals sowie zur genauen Anpassung an den jeweiligen Lichtbedarf Kandemlampen mit gutem Erfolg in Gebrauch. Als Notbeleuchtung für den Fall des Versagens der elektrischen Stromzuführung werden Petroleum-Glühlicht-Lampen zur Decken- und Schrankbeleuchtung sowie einfache Petroleumlampen und Wachskerzen an bestimmt bezeichneten Stellen bereitgehalten. Elektrische Normaluhren mit deutlichen Ziffernblättern an gut sichtbaren Stellen der Abfertigungsräume und auf dem Posthofe ermöglichen die pünktliche Einhaltung der Schlußzeiten. Zur Wahrung möglichst ungestörter Arbeitsverhältnisse sind die mit unvermeidbarem Geräusch verbundenen Arbeiten, z. B. das Stempelgeschäft mit Maschinen und hammerförmigen Handstempeln, von den eigentlichen Abfertigungsräumen getrennt. Zur Reinhaltung der Luft in den Arbeitsräumen sind in allen Geschossen Entlüftungsanlagen vorhanden; zur Sauberhaltung der Verteilschränke wird außer den gewöhnlichen Reinigungsarbeiten noch ein elektrischer Staubsauger benutzt.

II. Zuführung der Briefsendungen.

a) Aus der Briefkastenleerung.

Den Großbriefabfertigungen sind, um ihnen die Briefsendungen schnell zuzuführen und Doppelarbeiten zu vermeiden, möglichst große Kastenleerungsbezirke angegliedert worden, die auch einen Teil der näher gelegenen Berliner Vororte umfassen. In den übrigen Vororten werden die Sendungen von den Ortspostämtern eingesammelt, gestempelt und nach Heraussuchen der für den eigenen Zustellbezirk bestimmten Sendungen der zuständigen Großbriefabfertigung zugeführt. Im Groß-Berliner Bezirk werden zur Leerung der Briefkasten in der Regel Krafträder und nur, wo besonders schwierige Wegeverhältnisse es bedingen, noch Personendreiräder benutzt, oder die Leerung erfolgt durch Kastenleerer zu Fuß.

Der Briefkastenleerungsbezirk des Postamts 7 wird im Süden begrenzt durch die Krausenstraße, Wilhelmstraße, Charlottenburger Chaussee, im Osten durch die Markgrafenstraße, Universitätsstraße, den Kupfergraben, die Chausseestraße (ausschließlich), im Norden durch den Nord-

ring der Stadt- und Ringbahn und im Westen durch Neues Ufer (Charlottenburger Grenze) und Spree. In diesem Bezirk liegen unter anderem die großen Geschäftshäuser der Leipziger- und Friedrichstraße, die Bankhäuser in der Französischen- und Behrenstraße, die Regierungsgebäude in der Wilhelmstraße, Botschafts- und Gesandtschaftsgebäude, die großen Hotels Unter den Linden, in der Friedrichstadt und der Kaiserhof, ferner die Universitäts- und die Heeresbücherei, der Reichstag, große Krankenhäuser (Charité, Staatskrankenhaus usw.), das vornehme Tiergartenviertel und der Stadtteil Moabit mit seinen dicht bevölkerten Wohnvierteln, außerdem 7 Postämter (Nr. 6, 7, 8, 21, 40, 87 und Reichstag) mit der gleichen Zahl von Zweigämtern (Nr. 108, 23, 5, 52, 44, 38 und 66). Der $9^1/_4$ qkm große Bezirk, in dem 303 Briefkasten aufgestellt sind, ist in 13 Leerungsbezirke aufgeteilt, von denen 7 durch Krafträder, 4 durch Personendreiräder und 2 zu Fuß geleert werden. Die Verkraftung der letzteren, in der Innenstadt gelegenen Bezirke ist bisher wegen der besonders schwierigen Wegeverhältnisse noch nicht durchgeführt worden, weil das gewöhnliche Kraftrad in den verkehrsstarken Straßen bei der dichten Folge der Briefkasten und der besonderen Straßenverkehrsreglung (Einbahnverkehr) nur schwer verwendbar ist.

Die Briefkasten werden werktags achtmal, Sonn- und Feiertags zweimal geleert; außerdem werden Briefkasten, die durch orangefarbige Streifen als Nachtbriefkasten bezeichnet sind, auch nachts gegen 23 Uhr noch einmal geleert.

Mit Rücksicht auf den Umfang und die Wichtigkeit der Briefpost sind die Kastenleerungen auch bei den Zubringerämtern sowie die Schlußzeiten für die letzte Absendungsgelegenheit so geregelt, daß die wichtigsten Zuganschlüsse, Zustellungen — auch in den größeren Städten des Reichspostgebiets — auf dem schnellsten Wege erreicht werden. Zur schnellen Versorgung der im eigenen Kastenleerungsbereich vorhandenen Briefzustellämter sind besondere Vorkehrungen, z. B. Kraftradfahrten, getroffen, um die Sendungen aus dem betreffenden Zustellbezirk trotz der räumlichen Entfernung vom Postamt 7 in die nächste Briefzustellung, besonders bei der Frühkastenleerung und ersten Briefzustellung, zu bringen.

b) Von den Zubringerämtern.

1. Die Postämter 6, 8, 21, 40, 87 und Reichstag sowie die Zweigpostanstalten 5, 23, 38, 44, 52 und das Postzeitungsamt senden die bei ihnen eingelieferten Briefsendungen **ungestempelt** mit planmäßigen oder — bei Bedarf — mit besonderen Versanden zur weiteren Behandlung zum Postamt 7;

2. die Postämter Berlin-Plötzensee, Berlin-Plötzensee (Westhafen), Berlin-Siemensstadt, Berlin-Spandau, Berlin-Staaken, Brieselang (Osthavelland), Döberitz Übungsplatz, Falkensee, Finkenkrug, Ketzin (Havel), Nauen, Wustermark und das Postscheckamt stempeln die bei ihnen aufkommenden Sendungen selbst und übersenden die Durchgangssendungen — von besonders geregelten Ausnahmen abgesehen — ebenfalls zur weiteren Bearbeitung der Briefabfertigung des Postamts 7.

III. Briefstempelung.

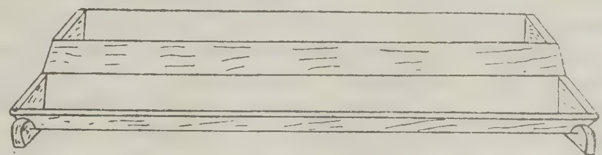
a) In der Stempelkammer.

Die Sendungen aus den Briefkastenleerungen und von den Zubringerämtern unter II b 1 kommen zunächst in die Stempelkammer, während die von den Zubringerämtern unter II b 2 sogleich dem ersten Verteilgang (Abc) zugeführt werden. Mit der Stempelkammer ist eine Massenabnahmestelle verbunden, in der Banken, Firmen usw. und auch Privatpersonen ihre Sendungen unmittelbar einliefern. Soweit diese Sendungen bereits mit eigenen Francotyp-Maschinen der Absender gestempelt worden sind, werden sie unmittelbar in den Verteilraum (Abc) gebracht. Die ungestempelten Sendungen werden geordnet und sofort den Stempelstellen zugeführt. Alle den Stempelstellen zugehenden Sendungen werden auf große Aufstelltische geschüttet und von den Aufstellern nach folgenden Gesichtspunkten stempelfertig geordnet:

1. Kurzbriefe für Maschinenstempelung,
2. Postkarten,
3. Briefsendungen, die wegen ihrer Größe oder besonderen Form mit dem Handstempel bedruckt werden müssen,
4. Eilsendungen, die mit Vorrang gestempelt werden und unmittelbar der besonderen Eilbriefstelle zuzuführen sind,
5. Langbriefe, Briefe in Rollenform, Briefpäckchen, die der Langbriefverteilstelle im dritten Geschoß ungestempelt überwiesen werden.

Die geordneten Sendungen zu 1 und 2 werden in Aufstellrinnen (Abb. 2) gelegt und Zug um Zug mit Stempelmaschinen, die Sendungen zu 3 und 4 mit hammerförmigen Handstempeln gestempelt. Dazu sind in der Stempelkammer 5 Standard-Maschinen, von denen jede bis 24 000 Stück in der Stunde abzustempeln vermag, und 4 Handstempeltische aufgestellt. Die abgestempelten Sendungen werden sogleich auf Vorsetzbretter gestellt und Zug um Zug in den Verteilraum gebracht. Ein Vorsetzbrett faßt gegen 2600 Stück Mischpost und kann von einem Mann leicht getragen werden, zwei Handgriffe an den Seitenbrettern erleichtern die Handhabung.

Abb. 2.



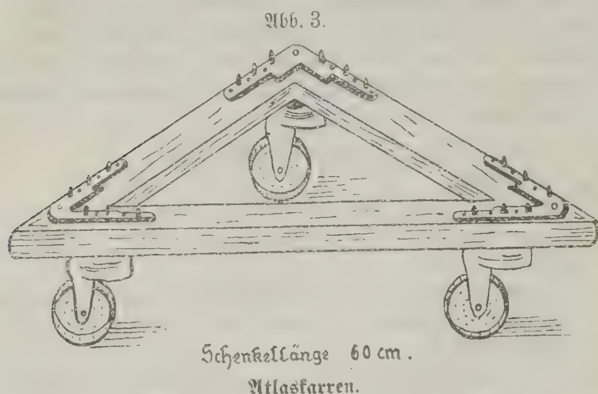
Aufstellrinne.

b) In der Barfreimachungsstelle.

In der Barfreimachungsstelle liefern die von der Barfreimachung Gebrauch machenden Postkunden ihre maschinenfertig geordneten Sendungen ein. Die Mindestzahl sind 100 Stück. Zur Freistempelung sind zwei Standard-Maschinen und eine Universal-Stempelmaschine mit selbsttätigem Zählwerk im Betrieb. Die Gebühren werden überwiegend bargeldlos durch Abschreibung vom Postscheckkonto des Auflieferers beglichen. Neben den von den Postkunden des eigenen Bezirks unmittelbar eingelieferten Sendungen werden auch die bei den Zubringerämtern zur Barfreimachung eingelieferten Sendungen hierher überwiesen und freigestempelt. Die gestempelten Briefsendungen einschließlich der eiligen Drucksachen werden sogleich dem ersten Verteilgang (Abc) zugeführt, die nichteiligen Massendrucksachen dagegen werden, soweit ihre Bearbeitung nicht am Tage der Auflieferung erfolgt, in Briefversandkörbe aus starkem Rohrgeflecht mit zwei Handgriffen gelegt und am nächsten Vormittag besonders bearbeitet, weil sie den

stark belasteten Abend- und Nachtbahnposten in den Eil- und D-Zügen nicht zugeführt werden dürfen. Zur Beförderung der Briefversandkörbe werden leichte, besonders wendige sogenannte Atlaskarren mit drei Rädern auf Kugellagern (Abb. 3) oder fahrbare Korbuntersätze mit vier Rädern auf Kugellagern benutzt.

Abb. 3.



Atlaskarren.

IV. Die Briefverteilung.

A. Erster Verteilgang (Vorverteilung Abc).

Die Sendungen werden an Verteilschränken nach den Anfangsbuchstaben der Bestimmungspostanstalten getrennt, dabei sind für einzelne stark belastete Buchstaben zur Erzielung einer möglichst gleichmäßigen Verteilung der Masse zwei Verteilfächer vorgesehen, z. B. Ba—Bi, Bl—By; Ga—Go, Gr—Gy usw.), während andere, auf die nur wenig Orte entfallen, in einem Fach zusammengelegt worden sind, z. B. C und J, P und Q usw.; insgesamt sind 30 Buchstabenfächer vorhanden. In diese Buchstabenfächer werden nicht verteilt die Sendungen:

a) für Berlin Ort und Vororte — hierfür sind drei Fächer mit den Bezeichnungen Berlin »ohne«, Berlin »mit« (Zustellamtsangabe) und Berlin Vororte vorgesehen —, diese Sendungen werden der Ort- und Vorortstelle zugeführt;

b) nach den 84 größten allgemein bekannten Orten Deutschlands — hierfür sind vier besondere Fächer vorhanden, und zwar große Orte 1 für die Buchstaben A—D (24 Orte), große Orte 2 für die Buchstaben E—K (31 Orte), große Orte 3 für die Buchstaben L—Z (26 Orte) und große Orte 4 für Breslau, Hamburg und München —. Diese Sendungen gelangen unmittelbar zur Feinverteilung durch die Große-Orte-Stelle, Breslau, Hamburg und München werden dabei nach Zustellämtern, soweit sie vom Absender in der Briefaufschrift angegeben worden sind, verteilt;

c) nach dem Auslande — hierfür sind ebenfalls vier Verteilfächer vorhanden, und zwar Ausland Große Orte A—L für 48 Orte, Ausland Große Orte M—Z für 41 Orte, Ausland Europa und Ausland Übersee. Diese Sendungen werden unmittelbar nach der Auslandstelle gebracht;

d) Sendungen, die eine mangelhafte Anschrift tragen, deren Freimarken nicht entwertet sind usw.; sie werden besonders behandelt.

Der einzelne Arbeitsplatz umfaßt hiernach 42 Fächer in sieben wagerechten und sechs senkrechten Reihen. Die Bezeichnung der Fächer ist aus der Abbildung 4 ersichtlich. Als Verteilschränke sind Fachwerke gewöhnlicher Bauart mit Fächern von 13 cm Höhe und 16 cm Breite im Gebrauch (Abb. 5). Die Zwischenböden aus dünnem Sperrholz sind an der Vorder- und Rückseite mit 2 cm breiten und 1,5 cm starken, an den Außenwänden des Schrankes mit Schrauben befestigten Holzleisten zur Aufnahme der Metalleinsteckschilder für die auswechselbaren Papierstreifen der Fachinschriften versehen. Jedes Fachwerk ruht in 70 cm Höhe auf einem Untersatztisch, der seitlich mit einem Vorsetztisch von 87 cm Länge und 40 cm Breite verbunden ist. Als Hilfsmittel für die Verteilung sind am oberen Rande des Schrankes zwei Tafeln angebracht, und zwar ein Verzeichnis der Berliner Vororte und ein Verzeichnis der großen Orte des Auslandes. Das Leeren der Schränke geschieht von der Rückseite aus. Die Räumer für den zweiten Verteilgang benutzen dazu tragbare Körbe aus Weidengeflecht mit zwei Handgriffen, die bei Bedarf mit Tragebändern versehen sind, die Räumer der Ort-, Vorort-, Große-Orte- und Auslandstelle benutzen fahrbare Briefkörbe. Die Fächer tragen auf der Rückseite dieselben Bezeichnungen wie vorn; außerdem sind die Buchstabenfächer zur Erleichterung für die Räumer mit den laufenden Zahlen von 1 bis 30 versehen. Die Zahl der Abc-Plätze ist nach den zu den Zeiten des stärksten Verkehrs vorliegenden Briefmassen bemessen. Beim Postamt 7 sind 48 Abc-Schränke vorhanden; sie werden so besetzt, daß die vorliegende Briefpost stets Zug um Zug bearbeitet werden kann. Vormittags bei schwachem Verkehr (bis 13 Uhr) werden die Sendungen nicht erst nach der Buchstabenfolge verteilt, sondern sogleich der Grobverteilung (s. folgenden Absatz) zugeführt. Der Grobverteiler sondert an besonderen Schränken die Briefsendungen für Berlin Ort, für die Vororte und für das Ausland aus, legt die wenigen sich lohnenden Ortsbunde an und weist den Rest auf die später behandelten Feinverteilstellen oder unmittelbar auf die Bahnposten ab.

B. Zweiter Verteilgang (Grobverteilung).

Entsprechend den 30 Buchstabenfächern der Abc-Schränke sind für den Grobverteilgang 30 Arbeitsplätze eingerichtet, so daß an jedem Platz nur die Sendungen mit den gleichen Anfangsbuchstaben bearbeitet werden, z. B. am Grobverteilschrank A alle Sendungen aus den A-Fächern sämtlicher Abc-Schränke. Außerdem sind 12 Ersatz-Grobverteilschränke vorhanden, damit bei außergewöhnlich starkem Verkehr der vorliegende Stoff ohne Änderung der planmäßigen Buchstabeneinteilung, geteilt an mehreren Schränken gleichzeitig, ohne weiteres bearbeitet werden kann. Durch das Zusammenfließen aller Sendungen mit den Bestimmungsorten gleicher Anfangsbuchstaben an einem Platze können alle lohnenden Ortsbunde leicht erfaßt werden. An jedem Verteilschrank werden im Durchschnitt 40 Ortsbunde angelegt. Der Rest der Sendungen wird am Grobverteilschrank nach 16 geographisch abgegrenzten Leitgebieten verteilt. Die Leitgebiete sind zur Erleichterung für den Verteiler soweit als möglich an die politische Einteilung Deutschlands und an die bahnpostamtlichen Bereiche angepaßt. In Berlin NW 7 wird nach folgender Leitgebietseinteilung verteilt:

a) Bereich des Bahnpostamts 2: Leitgebiete I bis VII, und zwar

I Bahnpostamt 2 Anfänge (Kurse und Nebenkurse Berlin—Halle, Berlin—Sangerhausen, Berlin—Elsterwerda und Berlin—Röderau),

II Halle—Eisenach und Halle—Kassel,

Abb. 4.

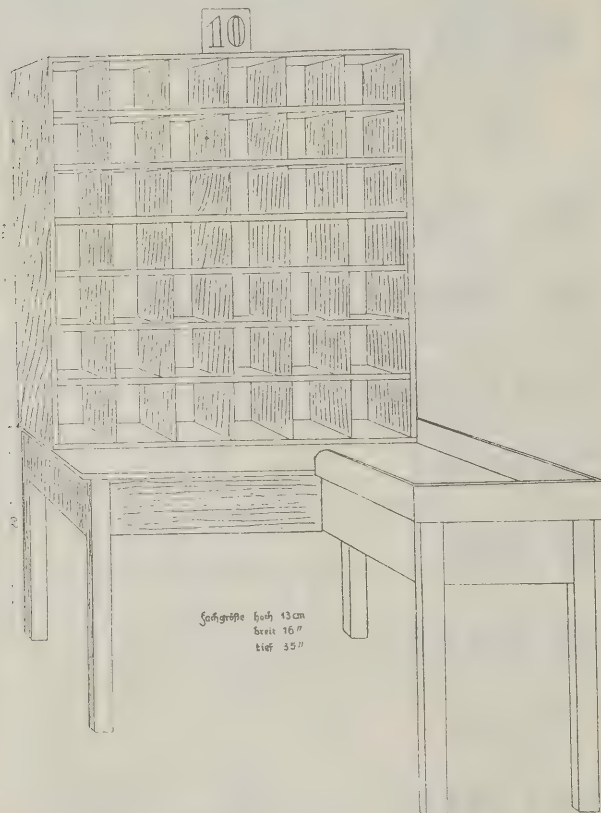
A	ohne Aachen, Altenburg (Thüringen), Altona (Elbe), Augsburg.	Ra - Rh	ohne Remscheid, Rathenow.
Ba - Bi	ohne Barmen, Bernburg, Bielefeld, Beuthen (Oberschlesien).	Ri - Ry	ohne Rostock.
Bl - By	ohne Bochum, Braunschweig, Bonn, Bremen, Brandenburg (Havel), Breslau, Bremerhaven, Burg (Bez. Magdeburg).	Sch	ohne Schwerin (Mecklenburg).
C u. J	ohne Chemnitz, Cottbus, Crossen (Oder), Jüterbog.	S	ohne Sommerfeld (Niederlausitz), Senftenberg (Niederlausitz), Solingen.
D	ohne Darmstadt, Dessau, Dortmund, Dresden Alt- u. Neustadt, Duisburg Ort, Düsseldorf.	Sp, St	ohne Stettin, Stuttgart.
E	ohne Eberswalde, Eisenach, Erfurt, Elberfeld, Essen (Ruhr).	T	
F	ohne Flensburg, Forst (Lausitz), Frankfurt (Oder), Frankfurt (Main) Ort 1. 3, Fürstenwalde (Spree).	Wa - We	
Ga - Go	ohne Gelsenkirchen, Gleiwitz, Gotha, Görlitz.	Wi - Wy	ohne Wiesbaden, Würzburg.
Gr - Gy	ohne Guben.	U, V, X, Y, Z	
Ha - He	ohne Hagen (Westf.), Halberstadt, Halle (Saale), Hamburg, Herford, Hamborn, Hannover, Heidelberg.	Gr. Orte 1	A - D ohne Breslau Ort u. Vororte.
Hi - Hu	ohne Hildesheim.	Gr. Orte 2	E - K ohne Hamburg Ort u. Vororte.
Ka - Kl	ohne Karlsruhe (Baden), Kassel, Kiel.	Gr. Orte 3	L - Z ohne München Ort u. Vororte.
Kn - Ky	ohne Koblenz, Köln Ort, Königsberg (Pr.), Küstrin.	Berlin	Vororte
La - Le	ohne Landsberg (Warthe), Leipzig.	Gr. Orte 4	Hamburg, Breslau, München } Ort u. Vororte.
Li - Ly	ohne Lübeck.	Berlin	mit
Ma - Me	ohne Magdeburg, Mainz, Mannheim.	Berlin	ohne
Mi - My	ohne Münster (Westf.), München.	Mangelhafte	
Na - Ne	ohne Naumburg (Saale).	Gr. Orte	Ausland A - L
Ni - Nü	ohne Nürnberg.	Gr. Orte	Ausland M - Z
O	ohne Oranienburg, Osnabrück.	Ausland	Europa
P u. Q	ohne Perleberg, Plauen (Vogtland), Potsdam, Prenzlau.	Ausland	Übersee

Fachbezeichnungen im 1. Verteilgang.

III Eisenach–Frankfurt (Main), Kassel–Frankfurt (Main) und ab Frankfurt (Main),
IV Freistaat Sachsen,
V Freistaat Bayern,
VI Freistaat Württemberg,
VII Freistaat Baden nebst Rheinpfalz;

b) Bereich des Bahnpostamts 4: Leitgebiete VIII bis X, und zwar
VIII Berlin–Breslau (Provinz Schlesien ohne Görlitzer Kurs),
IX Berlin–Görlitz,
X Berlin–Firchau und Provinz Ostpreußen;

Abb. 5.



Verteilschrank im 1. (Abc) Verteilgang.

c) Bereich des Bahnpostamts 1: Leitgebiete XI bis XIII, und zwar
XI Berlin–Hannover–Hamm und Bremen,
XII Ruhr- und Rheingebiet,
XIII Berlin–Holzminden;

d) Bereich des Bahnpostamts 3: Leitgebiete XIV bis XVI, und zwar
XIV Berlin–Hamburg und West-Mecklenburg,
XV Ost-Mecklenburg und Vorpommern,
XVI Berlin–Stettin und Hinterpommern.

Die Verteilschränke (Abb. 6) für die Grobverteiler sind so eingerichtet, daß die beiden obersten Reihen zu je acht Fächern (16 cm breit, 25 cm tief und 18 cm hoch) die Sendungen für die 16 Leitgebiete aufnehmen. Die darunterliegenden weiteren Fachreihen dienen zum Anlegen der Ortsbunde; sie können bei Bedarf durch Verschiebung der losen Böden vermehrt werden. Außergewöhnlich vorkommende Ortsbunde sind auf der Tischplatte anzulegen. Die Bezeichnung der 16 Leitgebietsfächer und ihre Lage sind bei allen Grobverteilschränken gleich, die Ortsbundfächer tragen die Bezeichnung der für den betreffenden Buchstaben regelmäßig anzulegenden Ortsbunde.

Als Hilfsmittel für die richtige Verteilung der Sendungen sind über jedem Schrank zwei gedruckte Leittafeln angebracht. Auf diesen Tafeln sind sämtliche Postorte des Deutschen Reichs mit dem Anfangsbuchstaben des Arbeitsplatzes, z. B. »A« in Buchstabenfolge, z. B. Aalen, Aken, Altenau, Amberg usw., untereinander und nebeneinander geordnet und nach den 16 Leitgebieten getrennt angegeben. Die Breite je zweier senkrechter Spalten entspricht einer Fachbreite. Sendungen nach Orten, die in der linken Spalte einer Fachbreite aufgeführt sind, gehören in das darunterliegende Leitgebietsfach der oberen Fachreihe, die Orte in der rechten Spalte in das Leitgebiets-

Abb. 6.

Briefverteilspind für den 2. Verteilgang — Grobverteilung.

fach der unteren zweiten Reihe. Diese Einrichtung der Tafeln und Schränke ermöglicht auch dem Anfänger, ihm unbekannte Orte richtig zu verteilen, ohne daß er irgend welche Bücher zur Hand zu nehmen braucht.

Das Abbinden der in den Fächern gesammelten Briefsendungen zu Briefbunden geschieht nach Aufruf der fälligen Postzüge, Versande usw. an jedem Schrank auf Grund einer besonderen Abbindetafel, in der die Abgangszeit des Versandes, der fällige Zug sowie die abzubindenden Orte und Leitgebiete angegeben sind. In den schwachen Verkehrsstunden binden die Verteiler ihre Bunde selbst heraus; bei starkem Verkehr besorgen es besondere Kräfte. Die fertigen Bunde werden mit fahrbaren Briefkörben eingesammelt und der zuständigen Versackstelle (vgl. Abb. 1) zugeführt. Hier werden die Ortsbunde in Kursbeutel aufgenommen und den Bahnposten unmittelbar überwiesen, während die Bunde für die Leitgebiete an den dritten Verteilgang (Feinverteilung) weitergeleitet werden.

C. Dritter Verteilgang (Feinverteilung).

Für den dritten Verteilgang ist in Berlin je eine Feinverteilstelle für jedes Leitgebiet mit der gleichen Ordnungszahl eingerichtet worden, und zwar

a) beim Postamt SW 11 (Anhalter Bahnhof) die Feinverteilstellen 1 bis 7 für die Leitgebiete I bis VII,
b) beim Postamt O 17 (Schlesischer Bahnhof) die Feinverteilstellen 8 bis 10 für die Leitgebiete VIII bis X

c) bei Postamt NW 7 (Dorotheenstraße 18) die Feinverteilstellen 11 und 12 für die Leitgebiete XI und XII,

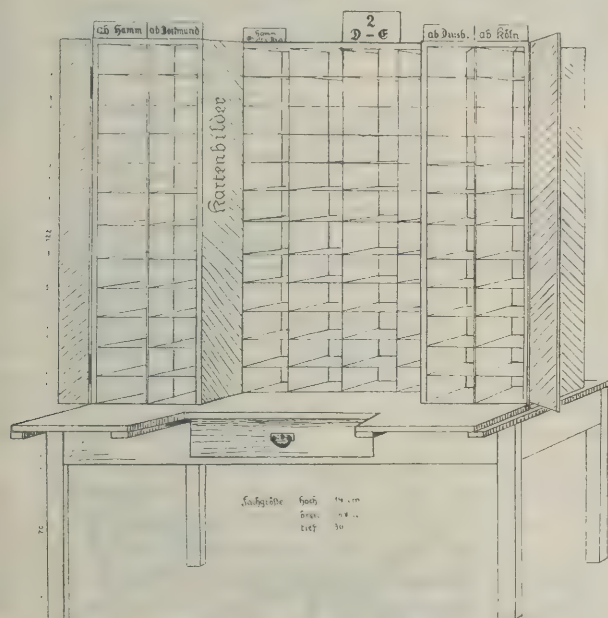
d) beim Postamt W 9 (Potsdamer Bahnhof) die Feinverteilstelle 13 für das Leitgebiet XIII,

e) beim Postamt NW 40 (Lehrter Bahnhof) die Feinverteilstelle 14 für das Leitgebiet XIV,

f) beim Postamt N 4 (Stettiner Bahnhof) die Feinverteilstellen 15 und 16 für die Leitgebiete XV und XVI.

Da die sieben Berliner Großbriefabfertigungen (siehe n I) sämtlich den zweiten Verteilgang ausführen, laufen ei jeder Feinverteilstelle alle Sendungen für ihr Leitebiet aus dem gesamten Bezirk Groß-Berlins zusammen, nd zwar bereits nach Buchstaben oder Buchstabengruppen etrennt.

Abb. 7.



Feinverteilschrank im 3. Gang.

Die Zahl der Arbeitsplätze bei den Feinerteilstellen richtet sich nach Zahl und Bedeutung der in em Leitgebiet liegenden Postorte und Kurse sowie nach er Menge der Briefpost und der Zahl der anzulegenden rts- und Streckenbunde. Infolge der Trennung der endungen nach den Anfangsbuchstaben der Bestimmungsrte können die einzelnen Leitgebiete in weitgehendem Maße aufgeteilt werden. Dem trägt auch die Bauart er Verteilschränke Rechnung. Bei den Feinerteilstellen 11 und 12 des Postamts 7 sind je acht chränke vorhanden. Jeder Schrank besteht aus neun nkrechten Abteilungen. Davon sind links und rechts je vei Reihen 15 cm vorgerückt, so daß in dieser Breite vischen der zweiten und dritten sowie zwischen der ebenten und achten Fachreihe eine freie Seitenwand in öhe des Schrankes vorhanden ist. Ebenso stehen die eiden Außenwände über die erste und neunte Fachreihe 0 cm breit vor (Abb. 7). Auf diesen vier Flächen sind en Abmessungen der Fächer entsprechend in Abschnitten us den Postleitkarten die Bilder der Kursabschnitte Leitfelder) mit fortlaufender Nummer von links oben eginnend angebracht (Abb. 8). Die dünnen Einsatzböden er Fächer sind unten rechts mit einer S-förmigen Ausichtung versehen, die das Herausnehmen der verteilten Briefe wesentlich erleichtert. Zur Fachbezeichnung sind auswechselbare Aufsteckschilder aus Stahlblech verwendet worden, die schwarz lackiert und weiß mit Lack beschriftet sind (Abb. 9). Die Leitfeldereinteilung ist bei allen Arbeitsplätzen einer Feinverteilstelle gleich — bei den Feinverteilstellen 11 und 12 je acht —. Das Leitgebiet XI ist in 86 und das Leitgebiet XII in 80 Leitfelder aufgeteilt. Auf den Kartenbildern sind die Namen der Postorte, nach denen regelmäßig Ortsbunde zu fertigen sind, rot, die Namen der übrigen für den betreffenden Schrank in Frage kommenden Postorte blau unterstrichen. An jedem Schrank sind nur die Kartenbilder angebracht, die Postorte mit den betreffenden Anfangsbuchstaben des Verteilschranks enthalten. Die Kartenbilder sind zum Schutze gegen Beschmutzung und Beschädigungen mit Glas bedeckt, ebenso tragen die Untersatztische, auf denen eine Reihe von Ortsbunden angelegt werden muß, dicke Glasplatten. Welche Anfangsbuchstaben jeder Schrank umfaßt, wieviel Leitfelder für die Verteilung in Frage kommen und wieviel Ortsbunde regelmäßig anzulegen sind, geht aus der nachfolgenden Übersicht hervor.

Feinverteilstelle 11:

Schrank	Anfangsbuchstaben	Leitfelder	Ortsbunde
1	A—B	54	81
2	C—F, J	46	61
3	G—H	49	55
4	K—L	52	48
5	M—N	44	45
6	O—R	54	43
7	S—T	50	54
8	U—Z	42	56

Feinverteilstelle 12:

Schrank	Anfangsbuchstaben	Leitfelder	Ortsbunde
1	A—B	56	55
2	D—E	47	49
3	C, J, F, G, P, Q	46	45
4	H	52	46
5	K—L	48	54
6	M—O	51	52
7	R—S	50	49
8	T—Z	50	50

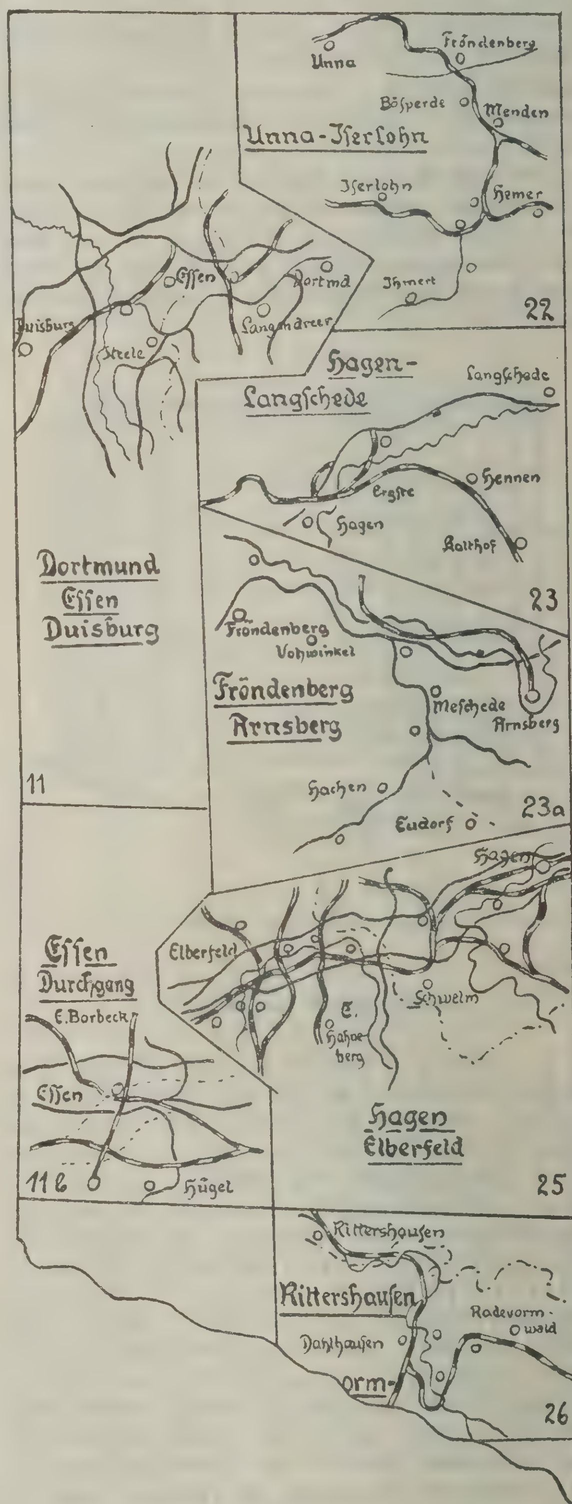
Die Verteilschränke sind in zwei gegenüberstehenden Reihen der Buchstabenfolge nach aneinander aufgestellt, und zwar an der einen Seite die Schränke 1 bis 4 für die Anfangsbuchstaben A—L oder A—H, gegenüber die Schränke 5 bis 8 für den Rest der Anfangsbuchstaben. Dazwischen stehen 1 m breite Tische mit Bande, die zum Vorsetzen der Sendungen und gleichzeitig zum Abbinden der fertigen Bunde dienen. Über den Abbindetischen sind besondere Träger zur Aufnahme der Leitgebietskarte, der Schnürösenhalter[2]), Bindfadenrollen usw. vorhanden.

Als Leitbehelfe dienen dem Verteiler außer den Kartenbildern Verzeichnisse aller Postorte in Buchstabenfolge, die für den einzelnen Schrank in Betracht kommen. Hinter jedem Ort ist die Nummer des Leitfeldes angegeben, in dem der Ort liegt. Ausnahmen von der regelmäßigen Leitung sind besonders vermerkt. Ebenso sind die gleich

[2]) Schnürösen sind im innerdeutschen Verkehr zur Minderung der Kosten für Bindfaden zur Umschnürung der Briefbunde in Gebrauch, haben sich gut bewährt und werden sehr oft wiederverwendet.

und ähnlich lautenden Orte besonders aufgeführt. Infolge der weitgehenden Aufteilung der einzelnen Strecken und der zweckentsprechender Schneidung der Leitfelder ist aus

Abb. 8.



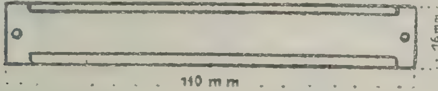
Facheinteilung und Kartenbilder am Feinverteilschrank.

diesen der Bereich jedes Zuges ohne weiteres zusammenzustellen. Hiernach ist auch die Leitübersicht eingerichtet. Sie gibt lediglich an, welche Leitfelder für den betreffenden Zug abzubinden und wie die Bunde zu bezeichnen sind.

Beim A b b i n d e n werden, nachdem die regelmäßig anzulegenden Ortsbunde herausgebunden sind, die Nummern der in Betracht kommenden Leitfelder von einem planmäßig bestimmten Verteiler angesagt und die vorliegenden Sendungen, soweit an den einzelnen Schränken dem Umfange nach weitere besondere Ortsbunde sich nicht meh lohnen, von den Verteilern der verschiedenen Schränke z einem Bunde zusammengelegt und von dem Ansager de abzubindenden Leitfelder mit dem Streckenbund-Vorbinde zettel versehen. Falls ausnahmsweise auch nach dem Zu sammenlegen der Sendungen aus sämtlichen acht Verteil

schränken für ein Leitfeld nur so wenig Sendungen vorliegen, daß das daraus gefertigte Bund sich nicht lohnt, werden diese Sendungen nach einem vorher bestimmten Plane mit den Sendungen eines anderen Leitfeldes zu einem entsprechend bezeichneten Bunde vereinigt. Die Verantwortlichkeit der Verteiler für die Richtigkeit des Bundinhalts ist infolge der Trennung der Arbeitsgebiete nach Buchstaben an den einzelnen Schränken, die jederzeit den beteiligten Verteiler nachweist, sicher abgegrenzt.

Abb. 9.



Metalleinsteckschilder

mit auswechselbaren Papierstreifen.

Das Versacken der fertigen Bunde geschieht unmittelbar an der Feinverteilstelle für jeden Zug unter Aufsicht des Ansagers. Die Beutel werden den Bahnposten unmittelbar zugeführt.

V. Ortsbriefverteilstelle.

Die im ersten Verteilgang bereits nach »mit« und »ohne« Angabe der Zustellpostanstalt getrennten Sendungen (vgl. oben zu IV A) werden in der Ortsbriefverteilstelle an 25 Verteilschränken mit je einem Arbeitsplatz nach Zustellämtern verteilt, wobei für die Verteilung der Sendungen »ohne« ortskundige Fachbeamte verwendet werden, während die Verteilung der Sendungen »mit« Posthelfern obliegt. Als Hilfsmittel für die Verteilung dienen Straßenverzeichnisse von Berlin mit Angabe der Zustellpostanstalten in Tafelform.

Jeder Verteilschrank umfaßt 56 Fächer; davon entfallen 44 auf die Berliner Zustellämter, der Rest auf einzelne, besonders anzulegende Ämter, wie Postscheckamt, Paketpostamt, Postzeitungsamt, SW 111 (Reichsbank) usw. Eine Vorverteilung nach Himmelsrichtungen (C, N, W, O usw.) findet nicht statt. Grundsätzlich wird über den ganzen Schrank verteilt. Die Herausgabe der Bunde erfolgt auf Grund von Abbindetafeln. Jeder Verteiler bindet seine Bunde selbst ab.

Die fertigen Bunde gelangen zu der mit der Ortstelle vereinigten Ortversackstelle. In der verkehrsschwachen Zeit werden die Bunde, soweit die Fertigung von Ortsbeuteln sich nicht lohnt, in Linienbeutel aufgenommen, in der verkehrsstarken Zeit von 17.0 bis 23.0 Uhr werden für jedes Briefzustellamt besondere Ortsbeutel angelegt. Mit der Versackstelle verbunden ist die Verteilstelle für Orts-Langbriefe. Sie werden an zwei Schränken zu je 48 Fächern auf die Zustellämter verteilt und in gleicher Weise wie die Kurzbriefe versackt und weitergesandt. Briefpäckchen und Stücksendungen werden unmittelbar in die Beutel gelegt. Aus einer bei der Versackstelle aushängenden Versandtafel sind die Abbindeschlußzeit, die Nummer und Abgangszeit des Versandes sowie die Zustellämter zu ersehen, die mit dem Versand Briefbunde oder Briefbeutel erhalten.

VI. Vorortverteilstelle.

Die bereits im ersten Verteilgang ausgesonderten Sendungen für die rund 160 Berliner Vororte (vgl. IV A) werden an 8 Verteilschränken mit 16 Arbeitsplätzen vorverteilt, dabei sind für die 30 bedeutendsten Vororte besondere Ortsfächer vorgesehen, während der Rest nach Umschlagstellen getrennt wird, und zwar nach C 2 Vororte, N 4 Vororte, W 9 Vororte, O 17 Vororte und NW 40 Vororte.

Die Sendungen für diese 5 Stellen werden in der verkehrsschwachen Zeit (bis 14.0 Uhr) den Umschlagstellen zugeführt, von 14.0 bis 24.0 Uhr aber in einem zweiten Verteilgang an 2 Schränken mit je einem Arbeitsplatz auf die einzelnen Vororte verteilt. Es umfaßt Schrank 1: N 4 Vororte mit 31 Ortsfächern, C 2 Vororte mit 4 Ortsfächern, NW 40 Vororte mit 6 Ortsfächern und Schrank 2: W 9 Vororte mit 15 Ortsfächern und O 17 Vororte mit 36 Ortsfächern.

Als Hilfsmittel für die richtige Leitung sind über allen Schränken Vorortsverzeichnisse und über den Schränken für den zweiten Verteilgang außerdem farbig ausgemalte Kartenbilder mit den Leitgebieten der Umschlagstellen angebracht. Die Bunde werden nach Abbindetafeln herausgebunden. Ein planmäßig bestimmter Beamter ruft die Schlußzeiten für die einzelnen Orte auf und sorgt auch für die Zuführung der Bunde zur Vorortversackstelle, die unmittelbar neben der Verteilstelle untergebracht ist. Bei der Versackstelle werden auch die Vorortlangbriefe verteilt; es werden 19 größere Vororte angelegt und der Rest auf die 5 Umschlagstellen verteilt. Briefpäckchen und Stücksendungen werden in der Versackstelle mit in die Ortsbeutel gelegt oder auf die Umschlagstellen geleitet, wenn Ortsbeutel nicht zu fertigen sind. Regelmäßig werden in der Versackstelle für 13 Vororte unmittelbare Ortsbeutel und für jede Umschlagstelle zwei Beutel — für Briefbunde und Stücksendungen getrennt — gefertigt.

VII. Große Orte Inland.

Die im ersten Verteilgang ausgesonderten Sendungen für »Große Orte Inland« (vgl. unter IV A) werden den Stellen

a) Große Orte I für die Buchstaben A bis D (24 Orte),
b) Große Orte II für die Buchstaben E bis K (31 Orte),
c) Große Orte III für die Buchstaben L bis Z (26 Orte) und
d) Große Orte IV für die Orte Hamburg, Breslau und München

zugeführt. Große Orte I umfaßt 2 Verteilschränke mit 4 Arbeitsplätzen, Große Orte II 4 Verteilschränke mit 7 Arbeitsplätzen, Große Orte III 3 Verteilschränke mit 5 Arbeitsplätzen, Große Orte IV 2 Verteilschränke mit 2 Arbeitsplätzen. Für einzelne Orte sind noch besondere Fächer für Paketkarten eingerichtet, die in Bunde für besondere Dienststellen oder Zweigpostanstalten aufzunehmen sind. Die Sendungen nach Hamburg, Breslau und München werden, soweit sie die Zustellamtsangabe tragen, nach Zustellämtern verteilt und in besondere Ortsbeutel für die bezeichneten Zustellämter aufgenommen. Bis 17.0 Uhr räumen die Verteiler ihre Fächer im ersten Verteilgang selbst unter Benutzung von Tragekörben, nach 17.0 Uhr sind dafür besondere Stundenhelfer vorgesehen, die Briefkörbe auf Rädern verwenden.

Als Hilfsmittel für das Abbinden dient eine Abbindetafel, auf der Schlußzeit, Nummer des Zuges und die herauszubindenden Orte vermerkt sind. Jeder Verteiler bindet die von ihm gefertigten Bunde selbst ab, nach 17.0 Uhr wird er dabei von den Stundenhelfern unterstützt. Die fertigen Bunde werden zu der in nächster Nähe eingerichteten zuständigen Versackstelle (der Langbrief- und Stücksendundsstelle) gebracht und dort in die für sämtliche großen Orte vorhandenen Ortsbeutel gelegt.

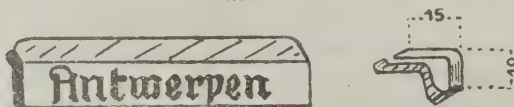
VIII. Auslandstelle.

Die bereits im ersten Verteilgang nach Übersee, Europa, Hauptstädte des Auslands A bis L und M bis Z ausgeschiedenen Auslandsendungen (vgl. unter IV A) gelangen unmittelbar zur Auslandstelle. Hier werden die Sendungen verteilt für

a) Übersee an einem Schrank mit 48 Fächern nach Ländern und Bahnposten,
b) Europa an 3 Parallelschränken mit je 56 Fächern nach Ländern und Bahnposten,
c) die Hauptstädte des Auslandes in 2 Gruppen (A bis L und M bis Z) an 6 Verteilschränken, von denen immer je 3 als Parallelschränke eingerichtet sind.

Die Schränke zu b und c sind Normalschränke mit dünnen Seitenwänden und Böden aus Sperrholz. Diese neuen Normalschränke sind trotz der gleichen Zahl und Größe der Fächer niedriger als die früher benutzten Schränke mit Seitenwänden und Böden aus stärkerem Holz und erleichtern infolge ihrer geringeren Ausmaße die Verteilarbeit wesentlich. Außerdem sind die dünnen Einsatzböden unten rechts mit einer S-förmigen Ausbuchtung versehen, die das Herausnehmen der verteilten Briefe sehr erleichtert. Zur

Abb. 10.



Auswechselbare Fachschilder.

Fachbezeichnung werden auswechselbare Aufsteckschilder aus Stahlblech verwendet (Abb. 10), die schwarz lackiert und weiß mit Lack beschriftet sind.

Als Hilfsmittel für die Leitung der Sendungen dienen Verzeichnisse und handgemalte Länderkarten, die über den Verteilschränken augenfällig angebracht sind. Nachschlagewerke dienen zur Ermittlung von nicht oder wenig bekannten Orten. Bei der Auslandstelle ist eine besondere Versackstelle eingerichtet, in der die fertigen Briefbunde und Stücksendungen in Beutel versackt und den Bahnposten zugeführt werden.

Ein Zweig der Auslandstelle ist die Englandstelle, die mit der Einschreibbriefabfertigung verbunden ist und die besondere Kartenschlüsse auf London E. C., London Forward, London City, North-Eastern T. P. O., North-Western T. P. O. und Greath-Western T. P. O. fertigt.

IX. Langbrief- und Stücksendungsstelle.

Die Langbriefsendungen (Große Briefe, Drucksachen, Geschäftspapiere), Briefpäckchen und Stücksendungen (Warenproben, Mischsendungen usw.), die in der Stempelkammer und von den Zubringerämtern eingehen, durchlaufen nicht den ersten (Abc) und zweiten Briefverteilgang, sondern werden unmittelbar zur Langbrief- und Stücksendungsstelle gebracht, wo sie mit Handrollstempeln (Abb. 11) abgestempelt werden.

a) Die Langbriefe werden zunächst an einem Schrank nach 1 Berlin Ort, 2. Berlin Vororte, 3. Große Orte I A bis L, 4. Große Orte II M bis Z und 5. Durchgang vorverteilt. Alsdann werden die Ort- und Vorortsendungen der Ort- und Vorortstelle zugeführt, die Sendungen für die großen Orte I und II an zwei Schränken mit 96 Ortsfächern endgültig verteilt und die Durchgangssendungen nach 16 Leitgebieten und dem Ausland getrennt. Die Inlandsendungen für die 16 Leitgebiete werden den zuständigen Feinverteilstellen und die Sendungen für das überseeische Ausland der Auslandstelle des Postamts 7 zur unmittelbaren Weiterleitung auf die Bahnposten zugeführt. Von den Sendungen nach dem europäischen Ausland werden 89 große Orte herausgesucht, nach den Anfangsbuchstaben A—L und M—Z getrennt und der Auslandstelle des Postamts 7 zur endgültigen Bearbeitung zugeführt. Die übrigen Auslandsendungen werden wie folgt getrennt und zur weiteren Bearbeitung überwiesen:

für das Leitgebiet der Bahnpost 1 der Feinverteilstelle 12,
für das Leitgebiet der Bahnpost 2 der Verteilstelle für Langbrief- und Stücksendungen beim Postamt SW 11 (Anhalter Bahnhof),
für das Leitgebiet der Bahnpost 3 (Stettiner Kurs) der Verteilstelle für Langbrief- und Stücksendungen beim Postamt N 4 (Stettiner Bahnhof),
für das Leitgebiet der Bahnpost 3 (Hamburger Kurs) der Verteilstelle für Langbrief- und Stücksendungen beim Postamt NW 40 (Lehrter Bahnhof) und
für das Leitgebiet der Bahnpost 4 der Auslandstelle NW 7

Das Abbinden besorgen in den Stunden schwächeren Verkehrs die Verteiler selbst, während der verkehrsstarken Zeiten werden dazu die Stempler und Zubringer herangezogen.

b) Die Briefpäckchen und Stücksendungen werden nach 1. Berlin Ort, 2. Berlin Vororte, 3. Große Orte, 4. Leitgebiete der Bahnposten 1 und 4, 5. Leitgebiete der Bahnposten 2 und 3 vorverteilt. Ort- und Vorortsendungen werden zur Ort- und Vorortstelle gebracht, während die übrigen Sendungen den zuständigen Versackstellen für das Leitgebiet der Bahnposten 1 und 4 oder für das Leitgebiet der Bahnposten 2 und 3 zugeführt werden.

In den Versackstellen, in denen je ein Verteiler mit einem Hilfsversacker arbeitet, laufen zusammen:

a) aus den Große-Orte-Stellen I bis IV sämtliche Ortsbunde,
b) aus der Langbriefstelle sämtliche Ortsbunde, die Bunde für die 16 Leitgebiete der Feinverteilstellen und die Bunde mit Auslandsendungen für die Leitgebiete der Bahnposten 2 und 3 (Stettiner Kurs),
c) aus der Stücksendungsstelle die Briefpäckchen und die Stücksendungen für Große Orte und die Leitgebiete der Bahnposten 1 bis 4.

Hierdurch wird eine wesentliche Entlastung der Bahnposten erreicht, weil in jeden Ortsbeutel alle für den betreffenden Ort vorliegenden Sendungen aufgenommen werden. Insgesamt legen die beiden Versackstellen 110 Ortsbeutel und 20 Stellenbeutel an, die täglich mehrmals gefertigt und abgesandt werden.

Bei jeder Versackstelle befindet sich ein Verzeichnis der zu fertigenden Beutel und Versande. Auf Grund einer Versandtafel, aus der die Schlußzeit für die Beutel der Versande nach den Nummern des Versandes, die Zugnummern und die Zugrichtung, die Abgangszeit des Versandes und die zu fertigenden Beutel zu ersehen sind, wird das Schließen der Beutel durch planmäßig dazu bestimmte Beamte ausgerufen und überwacht.

X. Eilbriefabfertigung.

Die in der Stempelkammer aufkommenden und die von den Zubringerämtern dem Postamt 7 als Durchgangssendungen zugeführten Eilsendungen werden nicht dem ersten Abc-Verteilgang, sondern in der verkehrsstarken Zeit sogleich zur Eilbriefabfertigung gebracht und hier in besonderen Kartenschlüssen — getrennt von den Einschreib

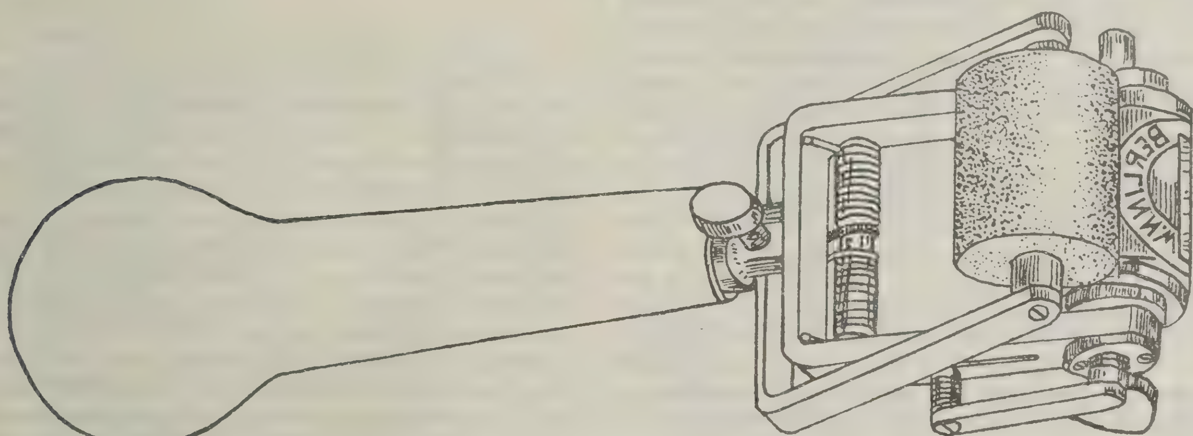
endungen — den Bahnposten unmittelbar zugeführt. In gleicher Weise werden auch die Bahnhofsbriefe und die Briefe an die Postscheckämter behandelt und versandt. In en verkehrsschwachen Stunden (8 bis 13 Uhr) werden die Eilsendungen der Einschreibbriefabfertigung zugeführt und n die Einschreibkartenschlüsse aufgenommen.

XI. Einschreibbriefabfertigung.

Die bei der Annahme und von den Zubringerämtern ufkommenden Einschreibbriefe werden in der Einschreibriefabfertigung bearbeitet, die in drei Stellen unterteilt st. Der Arbeitsgang ist folgender.

Stelle 1 nimmt die beim Postamt 7 eingelieferten Einschreibsendungen von der Annahme in Empfang, entartet die von den Zubringerämtern eingehenden Kartenschlüsse, prüft die Sendungen — besonders die Auslandendungen — hinsichtlich der äußeren Beschaffenheit, des Verschlusses, der Bezettelung usw. und verteilt sie nach Berlin Ort und Vororte für Stelle 2, nach dem Osten des Reichs usw. gleichfalls für Stelle 2 und nach dem Westen

Abb. 11.



Handrollstempel.

s Reichs usw. für Stelle 3. Dann werden die Sendunn an diese Stellen weitergegeben. Stelle 2 bearbeitet e nach Groß-Berlin und nach dem Osten gerichteten Einhreibsendungen. Stelle 3 bearbeitet die nach dem Westen gerichteten Einschreibsendungen.

Vormittags sowie an Sonn- und Feiertagen bearbeitet e Stelle 1 alle aufkommenden Einschreibsendungen allein. ann werden auch die Eilsendungen in die Einschreibrtenschlüsse mit aufgenommen.

Mit der Einschreibbriefabfertigung ist die Englandstelle rbunden, in der die Kartenschlüsse für England über ahnpost 1 Berlin-Hannover Zug 174 gefertigt werden gl. unter VIII Auslandstelle).

XII. Drucksachenverteilstelle.

In der Drucksachenverteilstelle beim Postamt Berlin W 7, die im allgemeinen nur an Werktagen vormittags Betrieb ist, werden die nichtteiligen Massendrucksachen s dem gesamten Reichspostgebiet für die Gebiete Pronz Brandenburg (ausschließlich Berlin Ort und Vorte, die bei Berlin C 2 bearbeitet werden), Provinz Pomern, Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen und für die inder Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz arbeitet.

Die Verteilung erfolgt in zwei Arbeitsgängen. Im ten Gang werden die Sendungen nach dem Elert-Verfahren nach Buchstabengruppen, im zweiten Gang restlos nach Postorten getrennt. Im zweiten Verteilgang werden sämtliche Postorte des Leitgebiets — rund 1 800 — angelegt, die durch die Abc-Verteilung auf 15 Schränke verteilt sind. Diese Schränke, von denen jeder 120 Fächer umfaßt, sind ebenfalls in Buchstabenfolge aufgestellt. Die Fachbezeichnungen tragen außer dem Ortsnamen zwei Nummern; links neben der Ortsangabe ist die Nummer der Leitpostanstalt in schwarzer Farbe angegeben, rechts in roter Farbe die Nummer des Beutels, in den das fertige Bund zu versacken ist. Diese Beutelnummer wird auch auf dem Vorbindezettel vermerkt. Liegen für Postagenturen nicht genügend Sendungen zur Fertigung eines Ortsbundes vor, so werden die Drucksachen in besondere Bunde für die Abrechnungspostämter oder Leitpostanstalten aufgenommen. Für jede der 286 Leitpostanstalten ist ein Fach vorgesehen; diese Fächer sind in vier Schränken zu je 72 Fächern in Buchstabenfolge aneinandergereiht und links neben der Fachbezeichnung mit fortlaufenden Nummern in schwarzer Farbe, rechts neben der Fachbezeichnung mit der Nummer des Versackbeutels in roter Farbe versehen. Abgebunden wird — abgesehen von den Orten, für die regelmäßig mehrere Ortsbunde zu fertigen sind — nur einmal am Tage, da die Beutel werktäglich den gleichen Zügen zugeführt werden. Der Versacker liest nur die Nummer des Beutels von dem Vorbindezettel ab und legt das Bund in den mit dieser Nummer bezeichneten Beutel. Die Vorbindezettel und Beutelfahnen tragen neben den vereinbarten Kurs- usw. Angaben die vorgeschriebene Bezeichnung mit dem Zusatz »Mdr-Drucksachen«.

XIII. Gebührenprüfung.

Die aufgelieferten Briefsendungen werden auf richtige Freimachung — durch Postwertzeichen, Dienstmarken, Freistempel oder Gebührenablösung — von den Verteilern geprüft, und zwar

a) Sendungen für Berlin Ort in der Ortstelle,
b) Sendungen für die Berliner Vororte in der Vorortstelle,
c) Sendungen nach den großen Orten in der Großen-Orte-Stelle,
d) Auslandsendungen in der Auslandstelle,
e) Langbrief- und Stücksendungen in der Langbriefstelle,
f) alle übrigen Briefsendungen im zweiten Verteilgang (Grobverteilung).

Zur Erleichterung der Prüfung hängen bei jeder Dienststelle Gebührenübersichten aus; außerdem ist in jedem Geschoß eine Tafel unter Glasrahmen angebracht, auf der die zur Zeit gültigen Postwertzeichen der Deutschen Reichspost aufgeklebt sind, so daß der Verteiler sie in Zweifelsfällen ohne weiteres einsehen kann. Auch sind in jeder Dienststelle selbsttätige Tellerwaagen zu 20 und 250 g und in der Langbrief- und Stücksendungsstelle Brief-Schnellwaagen (Ade) bis 10 kg zur Gewichtsermittlung aufgestellt. Für besondere Fälle ist das Briefpostbuch vorhanden.

XIV. Vorbindezettel.

Die Vorbindezettel für die Orts- und Streckenbunde des Postamts 7 und der Bahnposten 1 werden im Postamt selbst mit einer Adrema-Adressiermaschine gedruckt, die im fünften Geschoß aufgestellt und werktags von 8.0 bis 22.0 Uhr ununterbrochen im Betrieb ist. Sie wird von zwei Beamten im Wechsel bedient und ist voll ausgelastet. Das Bedrucken der Vorbindezettel im eigenen Betriebe ist bei der Menge und Vielseitigkeit der notwendigen Zettel äußerst wirtschaftlich, da der Bedarf immer Zug um Zug hergestellt und damit eine unnötige Lagerung gedruckter Zettel vermieden wird. Der Vorteil tritt besonders bei Änderungen der Orts- und Streckenbundbezeichnungen zutage. Das Umstanzen der Adrema-Zinkplatten ist schnell bewirkt und verursacht nur ganz geringe Kosten, dafür fällt aber die zeitraubende Berichtigung des Vorbindezettelvorrats weg, die bisher handschriftlich bewirkt werden mußte. Während früher bei Verwendung der von der Reichsdruckerei im Buchdruckverfahren hergestellten Zettel ein Vorrat für ein halbes Jahr bestellt werden mußte, genügt bei dem Bedrucken der Vorbindezettel mit der Adrema-Adressiermaschine die Beschaffung eines Vorrats für eine bis höchstens zwei Wochen. Die Vorbindezettel werden für den gewöhnlichen Bedarf jeder Dienstschicht der Zeitfolge nach geordnet, für den außergewöhnlichen Bedarf in besonders eingerichteten Zettelschränken oder in Schubkästen mit Fächern unter den Verteilschränken bereit gehalten.

XV. Beutelfahnen, Beutelgestelle, Beutelrutsche.

Von den im Buchdruckverfahren mit Aufschrift bedruckten Beutelfahnen aus starkem Papier wird ein angemessener Vorrat in besonderen Schränken neben jeder Versackstelle bereit gehalten; der Bedarf für jede Dienstschicht wird bei Dienstantritt vorbereitet und zur sofortigen Verwendung unter die Aufschriftseite des Beutelschildes aus Stahlblech gelegt. Als Beutelgestelle werden allgemein die »Bühn«schen Gestelle, die zehn Beutel in zwei Reihen zu je fünf aufnehmen und in nächster Nähe der Beutelrutsche je nach Bedarf halbkreisförmig usw. aufgestellt sind. Zur Beförderung der fertigen Beutel zur Verladestelle im Posthof wird eine doppelseitige Wendelrutsche, die an der Außenwand des Posthauses vom fünften Geschoß zum Erdgeschoß angebaut ist, mit gutem Erfolge benutzt.

Die Versandstelle auf dem Posthof prüft auf Grund von Glühlampen, die für die einzelnen Absendestellen in verschiedenen Farben 2,5 m über dem unteren Ende der Beutelrutsche angebracht sind und von den Absendestellen beim Absenden des letzten Beutels zum Aufleuchten gebracht werden, ob alle Beutel für den jeweils fälligen Versand zum Posthof gesandt worden sind, mahnt erforderlichenfalls die noch rückständigen Stellen durch besondere Schauzeichen ud schaltet erst die Glühlampen aus, wenn sämtliche Beutel vorliegen.

XVI. Beförderung der Briefbeutel, Briefkörbe usw. zwischen Posthof und Abfertigungsstellen.

Für die Beförderung der auf dem Posthofe ankommen den Versande zu den einzelnen Dienststellen im zweiten bis fünften Geschoß stehen dem Postamt zwei Fahrstühle (einer vom Erdgeschoß bis zum vierten, der andere vom Keller bis zum fünften Geschoß) zur Verfügung. Mit ihnen werden auch die von Großauflieferern eingelieferten Briefe, Massendrucksachen usw. zur Abstempelung und zur Bar freimachung in das zweite Geschoß befördert. Die in den einzelnen Dienststellen gefertigten Briefbeutel werden der Versandstelle auf dem Posthofe mit einer doppelseitigen Wendelrutsche zugeführt, die an der Außenwand des Posthauses errichtet ist und bis in das fünfte Geschoß reicht. Die Beutel werden auf der Verladebühne, die mit einem umwehrten Gang zum Austausch der Beutel zwischen den beiden Seiten der Rutsche versehen ist, ausgeworfen, und zwar aus dem zweiten und vierten Geschoß an der einen, aus dem dritten und fünften Geschoß an der anderen Seite der Rutsche.

XVII. Bahnhofszweigstelle Versand.

Eine Zweigstelle der Briefabfertigung befindet sich im Gebäude des Bahnhofs Friedrichstraße — Südseite, Georgenstraße —. Diese Stelle fertigt die ankommenden und abgehenden Versande (187) ab und besorgt den Austausch der Kartenschlüsse mit den über die Ferngleise der Stadtbahn verkehrenden Bahnposten. Ferner ist hier dem Publikum Gelegenheit gegeben, gewöhnliche Briefsendungen zum letzten Anschluß an die vom Bahnhof Friedrichstraße abgehenden Postzüge aufzuliefern sowie Bahnhofsbriefe und Bahnhofszeitungen aufzuliefern und in Empfang zu nehmen. Von dieser Stelle werden auch die Postbrief kasten im Bereiche des Bahnhofs Friedrichstraße und au den Fernbahnsteigen geleert. Die aufgekommene Pos wird hier für die abgehenden Bahnposten vorgearbeite (Orts- und Streckenbunde) und der Rest der Briefabferti gung des Postamts 7 zugeführt.

Die dem Postamt 7 als Auswechslungspostanstalt zuge führten Blitzpakete werden hier in die Frachtkarten ein getragen und auf Grund dieser Frachtkarten mit den dazugehörigen Begleitpapieren der Allgemeinen Trans portgesellschaft zur Weiterleitung mit den L-Zügen über geben.

Die Ladungen von und zu den Bahnsteigen werden mi Fahrstühlen befördert. Zum Bahnsteig A (Zugrichtun Westen nach Osten) führt ein posteigener Fahrstuhl zu ausschließlichen Beförderung der Postsendungen, währen zum Bahnsteig B (Zugrichtung Osten nach Westen) zwe Fahrstühle der Reichsbahn führen, die von der Reichsbah und der Post gemeinsam benutzt werden.

XVIII. Verkehrsübersicht beim Postamt 7

1. Briefkasten . . 303 Stück
2. Kastenleerungsbezirke:
   7 (Kraftrad)
   6 (zu Fuß oder Dreirad)

   zus. 13
3. Kastenleerer . . . 37

Jeder Kastenleerer leert zu Fu oder mit Dreirad etwa 16, m dem Kraftrad durchschnittli 28 Kasten. Außerdem besonde Leerungen für das Auswärti Amt, für die Hausbriefkasten u die Briefkasten auf dem Bah hof Friedrichstraße.

4. Stempelmaschinen 11	7 Standardmaschinen, darunter 3 für Barfreimachung und 4 Universalbriefstempelmaschinen.
. Zubringerämter für den ersten Verteilgang... 25	a) Die Postämter 6, 8, 21, 40, 87, Reichstag sowie die Zweigpostanstalten 5, 23, 38, 44, 52, ferner Postzeitungsamt und Postscheckamt; b) Berlin-Plötzensee, Berlin-Plötzensee (Westhafen), Berlin-Siemensstadt, Berlin-Spandau, Berlin-Staaken, Brieselang (Osthavelland), Döberitz Übungsplatz, Falkensee, Finkenkrug, Ketzin (Havel), Nauen und Wustermark.
. Zubringerämter für die Feinverteilstellen 11 und 12 6	Postämter 2, 4, 11, 68, 17, Charlottenburg 2 und 62 Übergänge von den in Berlin ankommenden Bahnposten.

. Gefertigte Ortsbunde in runden Zahlen:

im zweiten Verteilgang:	7 000 Stück	für	1 200	angel.	Orte,
Feinverteilstelle 11:	2 860	„	„ 443	„	„
Feinverteilstelle 12:	2 650	„	„ 400	„	„
Auslandstelle:	1 900	„	„ 90	„	„
Ortstelle:	3 300	„	„ 50	„	Zustellämter,
Vorortstelle:	2 250	„	„ 114	„	Orte,
Große-Orte-Stelle:	5 300	„	„ 86	„	„
Langbriefstelle:	1 000	„	„ 96	„	„
Massendrucksachenstelle:	3 700	„	„ 1 800	„	„
zusammen	29 960 Stück.				

Gefertigte Streckenbunde:

a) für die Feinverteilstellen 1 bis 10 und 13 bis 16	5 400 Stück,
b) für Vororte	120 „
c) Eilbrief- und Schlußbunde	180 „
d) Ausland	1 320 „
e) Feinverteilstellen 11 und 12	1 400 „
zusammen	8 420 Stück.

Gefertigte Beutel:

	Ortsbeutel	Durchgangsbeutel für Feinverteilstellen und Linienbeutel
a) Versackstelle des zweiten Verteilgangs ...	— Stück	600 Stück
b) Versackstelle der Großen Orte, Langbriefe und Stücksendungen..	302 „	550 „
c) Ortstelle	263 „	58 „
d) Vorortstelle	136 „	60 „
e) Auslandstelle	— „	173 „
f) Feinverteilstellen 11 und 12	— „	345 „
g) Massendrucksachenstelle	— „	73 „
	701 Stück	1 859 Stück
	zusammen	2 560 Stück.

. Abgefertigte Züge: 123.

. Verbindungen nach den Feinverteilstellen vormittags stündlich, ab 16 Uhr ½- bis ¾stündlich.

12. Durchschnittliche Gesamtauflieferung an:

a) Briefsendungen .... (darunter Berlin Ort 305 000 Stück, Berliner Vororte 240 000 Stück),	1 400 000 Stück
b) Durchgang in den Feinverteilstellen 11 und 12	350 000 „
c) Massendrucksachen .... (darunter 250 000 Stück für die besondere Massendrucksachenstelle).	450 000 „
zusammen	2 200 000 Stück.

13. Beim Postamt 7 kommen an und gehen ab: 360 Versande (in den Hauptverkehrszeiten stündlich 40 Versande).
Bei der Zweigstelle auf dem Bahnhof Friedrichstraße kommen an und gehen ab: 187 Versande.

14. Bei einem Gesamtpersonalbestand von 754 Köpfen (403 Beamten, 179 Vollhelfern und 172 Stundenhelfern) werden in der Briefabfertigung beschäftigt:
198 Beamte,
150 Vollhelfer,
170 Stundenhelfer
zusammen 518 Personen.

15. Die Zahlen für die monatliche Verkehrsübersicht werden ermittelt:
a) bei Kurzbriefen durch Wiegen,
b) bei Langbriefen, Stücksendungen und Briefpäckchen durch Zählen der einzelnen Sendungen.

XIX. Mechanisierung.

An mechanischen Förderanlagen sind vorgesehen oder werden voraussichtlich im Rechnungsjahre 1929 fertiggestellt:

a) Mechanische Beförderung der Briefsendungen aus den Briefkasten in der Briefschalterhalle und am Posthause zur Stempelkammer.

b) Mechanisches Briefsortierbandwerk.

Das Sortierbandwerk bezweckt neben einer wesentlichen Verkürzung der Durchlaufszeit den Ersatz folgender bisher durch Menschen mit Sondergeräten bewirkten Arbeitsvorgänge durch mechanische Förderbänder:

1. Das Räumen der in den Fächern mit gleichen Buchstaben usw. der einzelnen Schränke des ersten Verteilgangs aufgestapelten Briefe;
2. das Befördern dieser Briefe unmittelbar nach dem Einlegen in das Fach zu dem der Aufschrift und Nummer dieses Faches entsprechenden Verteilschrank des zweiten Verteilgangs innerhalb des zweiten Geschosses und vom zweiten zum dritten Geschoß (Berlin Ort, Berlin Vororte, Große Orte) sowie vom zweiten zum vierten Geschoß (Ausland).
3. Befördern der an den einzelnen Verteilschränken des zweiten Verteilgangs im zweiten Geschoß gefertigten Briefbunde zur Bund-Versackstelle im gleichen Geschoß.
4. Befördern der versehentlich nicht mit dem Aufgabestempel bedruckten Briefe von jedem Schrank des ersten Verteilgangs zur Stempelkammer.
5. Befördern der den Schränken des zweiten Verteilgangs unrichtig zugeführten Briefe, die planmäßig zu einem anderen Schranke gehören,

zum ersten Verteilgang zurück und Befördern der mangelhaften Briefe, d. h. solcher mit ungenügender Angabe des Bestimmungsorts oder sonstigen Mängeln der Aufschrift, von jedem Schrank des zweiten Verteilgangs zur Nachschlagestelle.

6. Befördern der Briefe von den Stempelmaschinen zum ersten Verteilgang.

c) Abbindemaschine zum Abbinden der Briefbunde, wird nach Abschluß der Werkstattversuche demnächst im Betrieb erprobt werden.

Die Vereinigung der Große-Orte-, der Langbrief- und Stücksendungsstelle in einem Dienstraum hat sich als besonders zweckmäßig erwiesen, weil hierbei ein erheblicher Teil der aufkommenden Briefpost den Bahnposten in Ortsbeuteln (täglich 263 Stück) zugeführt wird, bei denen die Bahnposten nur das Verladegeschäft wahrnehmen. Der größte Vorteil des neuen Briefverteilverfahrens auf alphabetischer Grundlage liegt aber darin, daß den Bahnposten in den Hauptverteilzeiten und bei den wichtigsten Zügen 90 bis 95 v H der aufkommenden Briefmassen in Ortsbunden und nur 5 bis 10 v H in zum größten Teil durchlaufenden Streckenbunden zugehen, während bei dem früheren Verteilverfahren auf geographischer Grundlage den Bahnposten nur etwa ein Drittel der Sendungen in Ortsbunden und zwei Drittel in Streckenbunden zugeführt werden mußten.

Schriftwerke.

Handwörterbuch des elektrischen Fernmeldewesens. Herausgegeben von Dr.-Ing. E. h. E. Feyerabend, Staatssekretär im Reichspostministerium, Dr. rer. pol. H. Heidecker, Oberpostrat im Reichspostministerium, Prof. Dr. phil. F. Breisig, Abteilungsdirigent im Reichspostministerium und A. Kruckow, Präsident des Reichspostzentralamts. 2 Bände, Halbleder mit 1783 Seiten, Quartformat, und 2769 Bildern und Zeichnungen. Preis 192 *RM*, für Beamte der Deutschen Reichspost bei Sammelbestellungen 135 *RM*. 1929. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.

Jeder, der sich mit Angelegenheiten des elektrischen Fernmeldewesens zu befassen hat, weiß, wie vielgestaltig dieses große Gebiet der Wissenschaft und Technik ist. Es gibt heute wohl kaum eine Form menschlicher Tätigkeit, die nicht mit dem elektrischen Fernmeldewesen in Beziehung stände. Demgemäß ist auch der Kreis der Personen sehr groß, die irgendwie mit dem Fernmeldewesen Befassung haben, sei es als Fernsprech- oder Rundfunkteilnehmer, als Auflieferer oder Empfänger von Telegrammen oder als Vertreter großer Wirtschaftsverbände, als technische Schriftsteller oder als Fachleute, deren Beruf es ist, die technischen Verkehrsmittel bereitzustellen, zu vervollkommnen, zu verwalten und zu betreiben. Besonders die Fachleute werden das Erscheinen eines Handwörterbuchs, das ihnen ein zuverlässiges Bild von der Entwicklung und dem gegenwärtigen Zustand des elektrischen Fernmeldewesens gibt, dankbar begrüßen; hat doch die sprunghafte Entwicklung des Fernmeldewesens in den letzten beiden Jahrzehnten und ihre vielseitige schriftliche Behandlung in zahlreichen Fachzeitschriften und Einzelwerken ihnen kaum die Möglichkeit gelassen, sich über die wichtigsten Begebenheiten auf dem großen Wissensgebiet genügend unterrichtet zu halten. Jetzt erleichtert ihnen das Handwörterbuch diese Aufgabe ungemein. Sie finden darin, nach Stichwörtern in der Buchstabenfolge geordnet, Abhandlungen über allgemeine physikalische Grundlagen, theoretische Elektrizitätslehre, Schaltungslehre, Telegraphen-, Fernsprech- und Funktechnik einschl. des Eisenbahnsignalwesens und der Bergwerks- und Schiffstelegraphie, Linien- und Leitungsbau, Betrieb der Fernmeldeanlagen, Telegraphen- und Fernsprechordnung, Tarifgrundsätze und Tarife, Rechtswesen, Statistik, Organisation des Fernmeldewesens in den Ländern der Erde, zwischenstaatliche Beziehungen und geschichtliche Entwicklungen.

Um einen Begriff von der großen Fülle des technischen Stoffes zu geben, seien hier erwähnt die Abhandlungen über Leitungstheorie, Vierpole und Kettenleiter, Wellenausbreitung auf Leitungen, Nebensprechen, Pupinverfahren, über die verschiedenen Meßinstrumente, über Festigkeitslehre, Statik, Bauteile (unter Beigabe maßstäblicher Zeichnungen und z. T. statischer Berechnungen), Kabeldampfer, Seekabellegung, Lautsprecher. Zum ersten Male werden auch die bei privaten Fernsprechnebenstellenanlagen gebräuchlichen Apparate zusammenfassend beschrieben.

Unter den Namen der einzelnen Länder sind ausführliche Angaben über Organisation, Umfang, Tarife und Finanzwesen der Fernmeldeeinrichtungen in diesen Ländern enthalten. Die Verwaltungen werden den Wert dieses Materials besonders zu schätzen wissen, da sie bei der Prüfung von Organisations-, Betriebs- und Tariffragen schnell und ohne zeitraubende Rückfragen die Verhältnisse in anderen Ländern zum Vergleich heranziehen können. Ebenso wichtig sind die Beiträge über die zahlreichen privaten Telegraphengesellschaften mit Angaben über ihre Entstehung, ihren Zweck und ihre finanziellen Verhältnisse. Die Seekabelgesellschaften sind unter diesem Stichwort zu sammengestellt.

Der Wert des Handwörterbuchs ist ferner dadurch er höht worden, daß auch die Grenzgebiete des Fernmelde wesens, wenigstens in ihren wichtigsten Anwendungen, be rücksichtigt worden sind. So enthält das Werk unter den Stichwörtern »Vektorenrechnung« und »komplexes Rech nen mit Wechselströmen« auch die bei der mathematischen Behandlung physikalischer Vorgänge üblichen Rechnunge arten, ferner Angaben über die für die Fernmeldetechni in Betracht kommenden Fertigungsverfahren im Apparat und Kabelbau und über die gebräuchlichsten Rohstoffe.

Die Beiträge sind von zahlreichen Mitarbeitern, die z den berufensten Kennern unter den Wissenschaftlern, Te nikern, Verwaltungs- und Betriebsbeamten gehören, b arbeitet worden, so daß die beste Gewähr für die Richtig keit, Vollständigkeit und klare Darstellung des Stoffes g geben ist. Auf diese Weise sind in dem Handwörterbu Kenntnisse und Erfahrungen niedergelegt und für die A gemeinheit zugänglich gemacht worden, die sonst verlore gegangen oder in irgendwelchen Akten vergraben geblieb wären. In dieser Beziehung sind die Aufsätze über die g schichtlichen Entwicklungen besonders wertvoll, weil d Verfasser die Ereignisse zum großen Teile selbst miterle haben und deren Bedeutung und Wirkung am besten b urteilen konnten. Daß in dem Werke auch die Leistunge der Männer gewürdigt worden sind, deren Lebensarbe

er Förderung des Fernmeldewesens gewidmet war, ist elbstverständlich.

Bei der großen Vielgestaltigkeit des Stoffes und der Mannigfaltigkeit der ineinandergreifenden Beziehungen innerhalb des weit gezogenen Rahmens wird jeder Sachkenner die erheblichen Schwierigkeiten ermessen können, die u überwinden waren, um das gesamte Gebiet zu erfassen und in selbständige, in sich geschlossene und inhaltlich erschöpfende Abhandlungen unter bestimmten Stichwörtern aufzulösen. Durch die große Zahl (rd. 6000) der Stichwörter und Hinweise wird der Gebrauch des Nachschlagewerks außerordentlich erleichtert. Dadurch unterscheidet es ich auch vorteilhaft von Sammelwerken ähnlicher Art, ie bisweilen nur aus einer größeren Zahl längerer, ohne nneren Zusammenhang lose nebeneinandergereihter Einzelabhandlungen bestehen. Trotz der großen Zahl von Stichwörtern ist die sachliche Bearbeitung nicht zu kurz ekommen. Die Beiträge sind innerlich und äußerlich aufeinander abgestimmt, eine Aufgabe, die den Herausgebern icher oft große Mühe bereitet haben wird. Die in großer Zahl aufgenommenen vorzüglichen Bilder und Zeichnungen (rd. 2800) tragen ebenfalls wesentlich zum Verständis und zur Veranschaulichung des Inhalts bei. Es dürfte aher schwer fallen, wirkliche Lücken und Mängel zu finden. Das will bei der ersten Auflage eines Sammelwerks viel agen, die in der Regel unter Wiederholungen oder ungleichmäßiger Behandlung einzelner Gebiete und Begriffe eidet.

Besonders angenehm wird es auch empfunden werden, aß die Herausgeber hinter den meisten Stichwörtern die ngliſche und französische Übersetzung angegeben haben, vodurch das Werk gleichzeitig als fremdsprachliches Wörterbuch nutzbar gemacht wird. Diese Ergänzung wird ie Verbreitung des Werkes im Ausland sicher fördern. Die Beifügung reichlicher Literaturangaben bildet ebenalls einen Vorzug. Außerdem ist unter dem Stichwort »Schrifttum« ein Überblick über die zahlreichen neueren Fachbuchwerke und Fachzeitschriften gegeben. An Hand ieser Quellenangaben kann man sich über Einzelgegenände leicht genauer unterrichten.

Bei der großen Zahl derjenigen, die sich mittelbar oder nmittelbar mit dem Fernmeldewesen zu beschäftigen aben, wird das Werk sicher einen großen Absatz finden. n den großen öffentlichen Büchereien, ferner in den Büchereien der technischen Behörden, der elektrotechnischen Großfirmen, der Technischen Hochschulen, der Universiäten, der Handelshochschulen, der Industrie-, Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftskammern, der Fachzeitchriften und der Tageszeitungen wird es nicht fehlen ürfen. In erster Linie werden aber die Beamten der Deutschen Reichspost für das Werk dankbar sein, das ihnen ieder einen Gesamtüberblick über ihr großes Arbeitsebiet vermittelt und es ihnen dadurch erleichtert, ihr Wissen auf eine breitere Grundlage zu stellen. Auch der Ausbildung des Nachwuchses wird das Werk sicher sehr ustatten kommen.

Nachweis

n Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- nd Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der ücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(Oktober bis Dezember 1928)

A. Liste der Zeitschriften.

. Abendland. Köln. Gilde-Verlag G. m. b. H., Köln, Neumarkt 18a/24.
2. Amtliche Nachrichten für Reichsversicherung. Neue Folge der Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
3. Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung, Ausgabe A. Berlin. Verlag des Gesetzsammlungsamts, Berlin NW 40, Scharnhorststraße 4.
4. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68/71.
5. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier), München.
6. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris. Librairie de l'enseignement technique, 3 rue Thénard Paris.
7. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin. Verlag der »Arbeiter-Versorgung« A. Troschel, Berlin-Lichterfelde West, Weddigenweg 64.
8. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen.
9. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.
10. Archiv für Funkrecht. Berlin. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.
11. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin. Verlag Postzeitungsamt, Berlin W 9, Dessauer Straße 3/5.
12. Archiv für Postgeschichte in Bayern. München. Herausgegeben von der Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern in Verbindung mit der Abteilung München des Reichspostministeriums.
13. Bayerische Verkehrsblätter. München. Schriftleitung Heinrich, München, Sandstraße 24, und Schneider, Obermenzing bei München.
14. Beamten-Jahrbuch. Berlin. Verlagsanstalt des Deutschen Beamtenbundes G. m. b. H., Berlin W 10, Hohenzollernstraße 20.
14a. Bildungs-Zeitschrift. Monatsschrift des Reichsverbandes Deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V. Berlin. Buchverlag des Reichsverbandes Deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V., Berlin SW 48, Wilhelmstraße 146.
15. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin. Deutscher Genossenschafts-Verlag e. G. m. b. H., Berlin W 35, Am Karlsbad 29.
16. Blätter für Post und Telegraphie. Berlin. Verlag Richard Dietze, Verlagsbuchhandlung, Berlin W 50, Regensburger Straße 12a.
17. Deutsche Bauzeitung. Berlin. Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin SW 48, Wilhelmstraße 8.
18. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin. Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96.
19. Deutsche Post, Organ des Reichsverbandes deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V., Ausgabe A. Berlin. Verlag Reichsverband deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V., Berlin SW 48, Wilhelmstraße 146.
20. Deutsche Post, Organ des Reichsverbandes deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V., Landesverbände Bayern und Württemberg, Ausgabe D. Berlin. Verlag Reichsverband deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V., Berlin SW 48, Wilhelmstraße 146.
21. Deutsche Postzeitung. Berlin. Deutscher Postverband, Verlagsanstalt, Spar- und Depositenkasse G. m. b. H., Berlin SW 61, Großbeerenstraße 82a.
22. Der deutsche Rundfunk. Berlin. Verlag Rothgießer u. Diesing AG, Berlin N 24, Linienstraße 139/40.
23. Deutsche Rundschau. Berlin. Verlag Deutsche Rundschau G. m. b. H., Berlin W 30, Geisbergstraße 43.
24. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin. Verlag Georg Koenig, Berlin NO 43, Georgenkirchstraße 22.
25. Der deutsche Volkswirt. Berlin. Verlag des deutschen Volkswirts, Berlin W 9, Bellevuestraße 14.
26. Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
27. Der Deutschen-Spiegel. Politische Wochenschrift. Berlin. Verlag »Der Deutschen-Spiegel« Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin W 35, Potsdamer Straße 118c.
28. Deutsches Beamten-Archiv. Berlin. Wirtschaftsverlag Arthur Sudau G. m. b. H., Berlin SW 61, Blücherstraße 3.
29. Deutsches Handels-Archiv. Berlin. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68/71.
30. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Berlin-Grunewald. Dr. Walther Rothschild, Verlagsbuchhandlung, Berlin-Grunewald.
31. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.
32. Erde und Wirtschaft. Braunschweig. Verlag Georg Westermann, Braunschweig.

33. Europäischer Fernsprechdienst. Zeitschrift für den internationalen Nachrichtenverkehr. Neue Folge der Zeitschrift »Das Fernkabel«. Berlin. Verlag Europäischer Fernsprechdienst G. m. b. H., Berlin SW 68, Charlottenstraße 96.
34. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Tübingen. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen.
35. Finanz-Ministerial-Blatt. Berlin. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Berlin W 9, Linkstraße 35.
36. (Ausgefallen.)
37. Funk. Die Wochenschrift des Funkwesens. Berlin. Verlag Weidmannsche Buchhandlung, Berlin SW 68, Zimmerstraße 94.
38. Gesundheits-Ingenieur. München. Verlag R. Oldenbourg, München, Glückstraße 8.
39. Hansa. Hamburg. Verlag der »Hansa«, deutsche Nautische Zeitschrift, Hamburg 11, Steinhöft 3.
40. Heeres-Verordnungsblatt. Berlin. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68/71.
41. Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, Zeitschrift für Hochfrequenztechnik. Berlin. Verlag M. Krayn, Berlin W 10, Genthiner Straße 39.
42. (Ausgefallen.)
43. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche, Mainzer Zeitschrift für Sozialverwaltung, vereinigt mit Zentralblatt für Reichsversicherung. Mainz. Verlag J. Diemer, Mainz.
44. Journal Télégraphique. Berne. Bureau international de l'Union télégraphique Berne.
45. Juristische Rundschau. Berlin. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10, Genthiner Straße 38.
46. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege, Ausgabe A. Berlin. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Berlin W 9, Linkstraße 35.
47. Magazin der Wirtschaft. Berlin. Verlag Wirtschaft und Geschäft G. m. b. H., Berlin SW 48, Hedemannstraße 13.
48. Marineverordnungsblatt. Berlin. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68/71.
49. Ministerialblatt der Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin. Verlag Paul Parey, Berlin SW 11, Hedemannstraße 28/29.
50. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung, Ausgabe A. Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstraße 44.
51. Mitteilungen der deutschen Materialprüfungsanstalten. Berlin. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.
52. Mitteilungen der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt — Abteilung I für Maß und Gewicht. Berlin. Verlag Deutsches Reichsgesetzbuch, Berlin W 9, Schellingstraße 12.
53. Muttersprache. Zeitschrift des Deutschen Sprachvereins. Berlin. Verlag des Deutschen Sprachvereins, Berlin W 30, Nollendorfstraße 13/14.
54. Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin. Geschäftsstelle Berlin W 8, Taubenstraße 16/18.
55. Organisation, Betrieb, Büro. Leipzig. Organisation Verlagsgesellschaft m. b. H. (S. Hirzel), Berlin W 8, Leipziger Straße 115/116.
56. Post und Telegraphie. Berlin. Verlagsanstalt »Courier« des Deutschen Verkehrsbundes G. m. b. H., Berlin SO 16, Michaelkirchplatz 1.
57. Der Postagent. Breslau. Verlag Paul Förster, Breslau 1 Schließfach, Matthiasstraße 29.
58. Postalische Rundschau. Berlin. Verlag Bund der Inspektoren und Amtmänner der Deutschen Reichspost (E. V.), Berlin NW 7, Neustädtische Kirchstraße 15.
59. Das Postfachblatt. Berlin. Postbund der Zivildienstberechtigten, Verlagsanstalt G. m. b. H., Berlin SW 61, Teltower Straße 18.
60. Die Postwelt. Berlin. Verlag des Reichsbundes der mittleren Post- und Telegraphenbeamten, Berlin SW 68, Zimmerstraße 77.
61. Preußisches Besoldungsblatt, Ausgabe A. Berlin. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Berlin W 9, Linkstraße 35.
62. Das Recht. Juristisches Zentralblatt für Praktiker. Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstraße 44.
63. Reich und Länder. Stuttgart. Verlag J. Heß, Stuttgart, Eberhardstraße 10.
64. Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin. Verlag Guido Hackebeil AG, Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35.
65. Reichsbesoldungsblatt. Berlin. Verlag Trowitzsch & Sohn, Berlin SW 48, Wilhelmstraße 29.
66. Reichs-Gesundheitsblatt. Berlin. R. v. Decker's Verlag, G. Schenck, Berlin W 9, Linkstraße 35.
67. Reichsministerialblatt. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin. Reichs- und Staatsverlag G. m. b. H., Berlin W 8, Mauerstraße 44.
68. Reichs-Verkehrs-Blatt für Reichswasserstraßen sowie Luft- und Kraftfahrwesen. Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstraße 44.
69. Die Reichsversicherung. Berlin. Rechts- und Wirtschafts-Verlag, München, Fürstenstraße 13.
70. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig. Verlag Duncker und Humblot, München, Theresienhöhe 3c.
71. Sparkasse. Organ des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes. Berlin. Verlag für bargeldlosen Zahlungsverkehr Robert Gürgens, Berlin C 19, Unterwasserstraße 8.
72. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
73. Statistik des Deutschen Reichs, Vierteljahrshefte. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
74. Telefunken-Zeitung. Berlin. Geschäftsstelle Telefunkenhaus, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 12.
75. Telegraphen-Praxis. Lübeck. Verlag Franz Westphal, Lübeck.
76. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin. Verlag Richard Dietze, Berlin W 50, Regensburger Straße 12a.
77. Die Umschau. Frankfurt (Main). Verlagsgeschäftsstelle der Umschau, Frankfurt (Main), Niddastraße 81/83.
78. L'Union Postale. Berne. Internationales Büro des Weltpostvereins Bern.
79. Unter dem Reichsadler. Berlin. Verkehrs-Verlag Union Ernst Sommer, Berlin W 57, Kurfürstenstraße 3.
80. Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie. Berlin. Otto Stollberg Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68, Markgrafenstraße 87.
81. Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post und Telegraphie. Berlin. Verlag Georg Koenig, Berlin NO 43, Georgenkirchstraße 22.
82. Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10, Genthiner Straße 38.
83. Wasmuths Monatshefte für Baukunst. Berlin. Verlag Ernst Wasmuth AG, Berlin W 8, Markgrafenstraße 31.
84. Der Weg zur Freiheit. Berlin. Verlag Arbeitsausschuß deutscher Verbände, Berlin NW 7, Schadowstraße 2.
85. Weltwirtschaft. Monatsschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
86. (Ausgefallen.)
87. Wirtschaft und Statistik. Berlin. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.
88. Wirtschaftlichkeit. Stuttgart. Verlag für Wirtschaft und Verkehr Forkel & Co., Stuttgart, Pfizerstraße 7.
89. Wirtschaftsdienst. Hamburg. Verlag Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Hamburg 36, Poststraße 19.
90. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart. Verlag P. J. K. Leutz, Stuttgart, Bahnhofstraße 73a.
91. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin. Verlag Guido Hackebeil AG, Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35.
92. Zeitschrift für Beamtenrecht. Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstraße 44.
93. Zeitschrift für Betriebswirtschaft. Berlin. Industrieverlag Spaeth und Linde, Berlin W 10, Genthiner Straße 42.
94. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen. Verlag der H. Lauppschen Buchhandlung, Tübingen.
95. Zeitschrift für Geopolitik. Berlin. Kurt Vowinckel Verlag, Berlin-Grunewald, Hohenzollerndamm 83.
96. (Ausgefallen.)
97. Zeitschrift für Organisation. Berlin. Industrieverlag Spaeth und Linde, Berlin W 10, Genthiner Straße 42.
98. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln. Verlagsbuchhandlung G. A. Gloeckner, Leipzig.
99. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstraße 43/44.
100. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin. Verlag des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Berlin W 9, Köthener Straße 28/29.
101. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin. Verlag Guido Hackebeil AG, Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1])

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

[A]llgemeines. Die wichtigsten gegenwärtigen Arbeiten der Internationalen Handelskammer, von Dr. Haerecke **85.** 220.
— Arbeitskonferenz, Probleme der 11. internationalen ..., von Dr. Hawelka, Universitätsprofessor **89.** 1678.
— Das Beamtenbildungsproblem in seiner Bedeutung für Volk, Staat und Beamtenschaft, von Winters **14.** 515.
— Bericht über erdumspannende Vorgänge, Veränderungen im Landverkehr, von Lautensach **95.** 802.
— Betonhohlkörper oder Hohlblockmauerziegel, von Winterstein, Stadtbaurat a. D. und a. o. Professor **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 165.
— Die Brennstofftagung der Weltkraftkonferenz in London, von Dr.-Ing. Marguerre **31.** 1665, **25.** Jahrg. 3 S. 17.
— Psychotechnische Eignungsprüfungen für weibliche Angestellte, von Jacob **77.** 1009.
— Neues Eisenbahnverkehrsrecht, von Dr. Loening, Landgerichtsdirektor **18.** 1307.
— Das Ermüdungsproblem und die Rationalisierung. Aus einem Gutachten von Dr. Giese, Privatdozent **79.** 289.
— Gas für Raumheizung, von Dipl.-Ing. Castner **77.** 959.
— Die Gasheizung. Stand und Aussichten ihrer Entwicklung, von Dipl.-Ing. Kaiser **83.** 521.
— Haushaltsplan, Grundsätzliches über den ..., von Hesse, Diplomvolkswirt **59.** 516.
— Hausschwamm, 10 Gebote für die Bekämpfung des ..., von Dr. Staar, wissenschaftl. Hilfsarbeiter **49.** 575.
— Heizung, das Energieproblem der elektrischen ..., von Gunolt **31.** 1437.
— Heizungsanlagen, die neuen Regeln für die Berechnung von ... und ihre wissenschaftlichen Grundlagen, von Dr.-Ing. Schmidt, Professor **38.** 717.
— Kapitalbildung im Betrieb als Konjunkturproblem, von Dr. Liefmann, Universitätsprofessor **71.** 461.
— Konjunkturausgleich durch Vergebung öffentlicher Aufträge, von Dr. Mombert, Universitätsprofessor **71.** 424.
— Kurzschrift, zur Geschichte der ..., von Goecke, Postinspektor **81.** Jahrg. 5 S. 58. 76.
— Das Küstenmeer im Völkerrecht, von Dr. Coester, Landrat a. D. **18.** 1304.
— Löhne im Ausland **87.** 788.
— Maschinenschreiben, Nebenarbeiten beim ... rationell gestalten, von Schlenker **55.** 578.
— Oberbetriebsleitungen und Verwandtes, von Eggers, Postrat **16.** 294.
— Papier, das bei 2000 Grad Hitze nicht verbrennt **16.** 271.
— Psychotechnik, Grundlagen der ..., von Dr.-Ing. Bloß **64.** 906.
— Schnellnachrichtenverkehr, wie arbeitet heute der internationale ..., von Dr. Runkel **56.** 594.
— Schwammerkrankungen, Maßnahmen zur Verhütung von ... bei Neubauten, von Dr. Becker **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 158.
— Sozialpolitik, Organisation und Probleme der internationalen ..., von Dr. Wunderlich **85.** 246.
— Die Steinholzestrichböden als Unterlage für Linoleum, Parkett und Teppiche **17.** Beil. (Konstruktion und Ausführung) 156.
— Verkehrsmittel, die Auswahl des ..., von Dr.-Ing. Blum, Professor **100.** 1325.
— Wärmeabgabe, die Steigerung der ... von Radiatoren durch direkte Frischlufteinlässe, von Dipl.-Ing. Grönningsaetor **38.** 685.
— Wärmepanzer, im Schutze des ..., von Wentscher, Regierungsbaumeister a. D. **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 181. 185.
— Werbetrickfilme, von Dr. Staedler, Postrat **81.** Jahrg. 5 S. 81.
— Wirtschaftskomitee, die Arbeiten des ... beim Völkerbund, von Dr. Rabinowitsch **89.** 2018.
— Der Wirtschaftsverkehr zwischen Deutschland, den ostmitteleuropäischen Staaten und der Sowjetunion, von Dr. Köhler **85.** 243.
— Wohnungspolitik und nationale Kräftebildung. Das System Englands, von Dr. Kolm **27.** 2027.
— Die Zeitung als Weltanschauung **27.** 1621.
— Zentralheizung oder Ofenheizung für Siedlungsbauten, von Volz, Regierungsbaumeister **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 169.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste [unter] A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Der Abschluß der Reichspost für 1927, von Stark **89.** 1675, **26.** 990.
— Die steuerliche Abzugsfähigkeit der Aufwendungen auf Gebäude, von Dr. Brönner, Steuersyndikus **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 175.
— Altersversorgung, zusätzliche ... der Arbeiter bei den Reichsverwaltungen (Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 15. Oktober 1928) **65.** 173.
— Altersversorgung der Arbeiter bei den Verwaltungen des Reichs und der Länder, von Klingenberg, Ministerialrat **7.** 481. 545.
— Amtsunterschlagung, schwere ... begeht der Beamte nicht, der nur unrichtige Belege vorlegt, er muß auch selbst Rechnungen, Register oder Bücher zu führen haben, zu denen die Belege gehören (Entsch. des OLG Jena vom 25. Mai 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 2325.
— Amtsunterschlagung liegt auch dann vor, wenn der Beamte Gelder, die er für die von ihm verwaltete öffentliche Kasse eingenommen hat, zwar an die Kasse abführt, sie aber falsch oder gar nicht verbucht, um dadurch Kassenfehlbeträge zu verdecken, die er durch eigene Nachlässigkeit verschuldet hatte und für die er haftbar war (Entsch. des RG vom 8. September 1928) **100.** 1081.
— Die Angestelltenversicherung im Bereich der Deutschen Reichspost, von Behrns, Ministerialamtmann **24.** 793. 813.
— Angestellten- und Invalidenversicherung, welchen Wert hat die Weiterversicherung in der ... für Beamte der Deutschen Reichspost, von Gehrke, Postinspektor **24.** 898.
— Die Anstellung der Beamten geschieht regelmäßig lebenslänglich. Es bedarf einer besonderen ausdrücklichen oder stillschweigenden Vereinbarung, wenn dem Dienstverhältnis eine bestimmte, zeitliche Grenze gesetzt werden soll (Entsch. des RG vom 11. Mai 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1813, **30.** Bd. 47 S. 46.
— Befristete Anstellungsverträge (Erlaß des Reichsfinanzministers vom 29. September 1928) **3.** 462.
— Arbeitslosenunterstützung, durch den Bezug einer staatlichen Pension wird ... weder ausgeschlossen noch begrenzt (Entsch. des Spruchsenats für die Arbeitslosenversicherung beim Reichsversicherungsamt vom 4. Juli 1928) **28.** Jahrg. 9 S. 26.
— Arbeitslosenversicherung, ein Jahr ..., von Blöcker, Stadtinspektor **7.** 533.
— Arbeitsrecht. Das dem Revisionsverfahren gleichende Rechtsbeschwerdeverfahren dient lediglich der Rechtsnachprüfung; Sachaufklärungen können in ihm von dem Beschwerdegericht nicht vorgenommen werden. Reichen die in dem Verfahren vor dem Arbeitsgericht erfolgten Sachaufklärungen nicht aus, um in der Beschwerdeinstanz über den Gegenstand des Beschlußverfahrens eine sachliche Entscheidung zu treffen, so hat zwar die Zurückweisung des Antrags zu erfolgen, die Entscheidung hat aber nicht die Bedeutung einer sachlichen Entscheidung; die Ablehnung des Antrags erfolgt vielmehr nur für das vorläufige Verfahren (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 13. Juni 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 2184.
— Arbeitsrecht. Das Revisionsgericht hat die Rechtmäßigkeit einer fristlosen Kündigung einer Beurteilung nur insoweit zu unterwerfen, als es sich darum handelt, ob der Sachverhalt, auf den die Entlassung gestützt wird, an und für sich, also losgelöst von der sonstigen Beschaffenheit des Falles, einen wichtigen Grund für die Aufhebung des Arbeitsverhältnisses abzugeben geeignet ist (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 29. September 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 2297.
— Arbeitsrecht. Der Arbeitgeber, der eine starke Belegschaft beschäftigt, die zu einem erheblichen Teil auf Rädern von auswärts zur Arbeit kommt, ist nach Treu und Glauben auf Grund des Arbeitsvertrags verpflichtet, für eine einigermaßen sichere Unterbringung der Räder zu sorgen. Bei Bereitstellung ungeeigneter Aufbewahrungsräume kann er seine Haftung nicht einseitig durch Anschlag ausschließen (Entsch. des Landesarbeitsgerichts Hannover vom 10. Juli 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 2185.
— Arbeitsrecht. Der Arbeitnehmer, der im Akkord arbeitet, kann als Entschädigung für die Arbeitszeit, die er als Betriebsratsmitglied versäumt hat, den Betrag verlangen, der an dem betreffenden Tage durchschnittlich auf jeden Mann seiner Akkordgruppe entfallen ist (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 10. August 1928) **62.** 623.

Deutschland. Verkehrsmittel und Verkehrswege der Post, von Dr. Küsgen, Ministerialdirektor **24.** 744. 763.
— Verpackung, Anforderungen der Deutschen Reichspost an die ..., von Rost, Postdirektor **80.** 434.
— Die Versicherung von Einschreibbriefen **54.** 912.
— Vorfahrtrecht, die Post kann das ... für ihre Kraftwagen nur beanspruchen, wenn dies die dienstlichen Interessen rechtfertigen (Entsch. des RG vom 6. Januar 1928) **30.** Bd. 47 S. 143.
— Warnungstafeln für Kraftfahrzeuge, eine zivilrechtliche Verkehrspflicht des Straßeneigentümers zur Anbringung von ... an gefährlichen Wegekreuzungen besteht nicht (Entsch. des RG vom 13 Juli 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1973, **62.** 586.
— Ungesiegelte Wertbriefe. Vorteile und Nachteile der Beförderung der Einschreibbriefe ohne Zählung und Nachweis, von Steinkopf, M. d. R., und von Mederer, Postinspektor **56.** 461, **81.** Jahrg. 5 S. 91.
— Zustellung, Voraussetzungen einer ordnungsmäßigen ... (Entsch. des Preuß. OVG vom 22. Mai 1928) **35.** 190.
— Bayern. Napoleon I. und seine Beziehungen zur Post in Bayern **24.** 873.
England. Unterirdische Postbeförderung in London **78.** 352, **31.** 1837.
— Vorrichtungen zum Austausch von Poststücken in Großbritannien **78.** 326.
Frankreich. Anleihe der französischen Postverwaltung **24.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 37.
— Der französische Briefpostdienst, von Schneider, Postrat **81.** Jahrg. 5 S. 34. 49.
— Elektrifizierung französischer Eisenbahnen **16.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 43.
— Der Kraftwagenverkehr der französischen Eisenbahnen **100.** 1343.
— Die Luftpost, von Lebon, Direktor der französischen Postbetriebsabteilung **78.** 281.
Island. Der Postbetriebsdienst in Island während 20 Jahre (1906—1926) **78.** 361.
Niederlande. Die Königliche Luftfahrt-Gesellschaft für die Niederlande und die Kolonien 1927 **100.** 1155.
Österreich. Die Entwicklung des Verkehrs in Österreich auf Grund der Kursbücher der Jahre 1918—1928, von Dr. Weinberg, Regierungsrat **100.** 1181.
Polen. Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Polen **100.** 1159.
Schweden. Das älteste schwedische Postwappen **11.** 288.
Tschechoslowakei. Nordorientierung des tschechischen Verkehrs **39.** 1840.
Ungarn. Das Sparwesen in Ungarn, von von Walder **71.** 496.
Amerika. Canada. Eine Tankstelle im Ozean auf der Sable-Insel **16.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 39.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Luftschiffahrt, die gegenwärtige Lage der ... in den Vereinigten Staaten von Amerika **9.** 1303, **39.** 1812.
Asien. Das höchste Postamt der Welt Phari-Jong in Tibet **24.** 894.
— Japan. Aus der Geschichte des japanischen Postwesens **24.** 909.
— Persien. Englisch-persische Verkehrsfragen, von Hesse **95.** 850.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Akkumulatorenbatterien, neuzeitliche Anwendungen von ortsfesten ... **31.** 1606.
— Beseitigung der durch Baudot-Leitungen verursachten Störungen, von Boyer **6.** 864.
— Bildtelegraphie nach Ranger **75.** Beil. (Werk-Praxis) 599.
— Bildübertragung durch Draht in der Praxis, von Dr. Boehm **55.** 509.
— Internationale Bildzeichen für das Fernsprechwesen **6.** 949.
— Bleikabelmäntel, über die Beschädigung von ... durch Nagetiere **77.** 902.
— Codekonferenz, die Beschlüsse der Brüsseler ... **80.** 421, **89.** 1888.
— Codevorschriften, die Bedeutung der neuen ... für die internationale Wirtschaft, von Kähler **55.** 518.
— Ein Ferngespräch über 22 000 km **33.** 283, **31.** 1885.
— Ferngespräche zwischen Europa und Amerika, von Wernekke, Geh. Regierungsrat **81.** Jahrg. 5 S. 62, **24.** 892.
— Das Fernkabel Dresden–Prag **31.** 1755.
— Das Fernkabel München–Innsbruck **31.** 1483.

Allgemeines. Die Fernkabelanlage Wien–Budapest, von Heide[...] Ministerialrat **33.** 234.
— Die neue Fernkabelverbindung Deutschland–Schweiz–Italien[...] von Honold und Trechsel **33.** 251.
— Fernsehen. Der Fernseher reist, von Schlesinger **77.** 801. [...]
— Fernsprache bei Naturvölkern, von Bellardi, Rektor 8[...] Jahrg. 5 S. 95.
— Fernsprechkabel Schweden–Finnland **80.** 425.
— Fernsprechleitungen für Wenigsprecher **75.** 705.
— Fernsprechlinienwähler mit Geheimverkehr **75.** 636.
— Das europäische Fernsprechnetz **75.** 644.
— Der Fernsprech-Schnellverkehr, von Weishaupt, Postrat 7[...] Beil. (Werk-Praxis) 565. 595. 627. 655. 689.
— Fernsprechverbindung, die Entwicklung der ... mit Ameri[...] **75.** 706.
— Fernsprechwesen, zwei Neuerungen im ..., Verstärkung v[...] leisen Gesprächen, Fernsprechtischapparat **77.** 867.
— Gegensprechen, zur Geschichte des ... **75.** 580.
— Induktaphone (ein neues Verfahren für Isolation v[...] Kabeln) **16.** Beil. (der Verkehr im Auslande) 35.
— Induktionswirkung von Starkströmen auf benachbarte Leitu[...] gen, über die ... **31.** 1552.
— Das neue Kabel Western Union nach den Azoren **24.** 772, [...] 457.
— Das deutsch-amerikanische Kabel und die neue Telegraphe[...] technik, von Dr. Runkel **75.** Beil. (Werk-Praxis) 725.
— Das Kupfer und seine Legierungen für Freileitungen, v[...] Winnig **76.** 347.
— Phototelephonie, das Problem der ... **31.** 1721.
— Prüfverfahren für die Schaltung von Drosselspulen mit zw[...] Wicklungen, von Graf **75.** 603.
— Richtlinien für die Behandlung elektrisch Verunglückter, v[...] Dr. Grünewald **75.** 613.
— Le système de référence pour la transmission téléph[...]nique, par Chavasse, ingénieur des Postes et Té[...]graphes **44.** 185. 205, **6.** 918.
— Neues Telegraphenkabel Deutschland–Amerika, von Kune[...] Postdirektor **6.** 768.
— Telegraphenkonferenz Brüssel im September 1928 **80.** 3[...] **44.** 210. 228.
— Telegraphie auf Anschlußleitungen **31.** 1855.
— Telephonrelais, die Theorie des ..., von Dr.-Ing. Bäh[...] **31.** 1780. 1810.
— Tonfrequenz-Vielfachtelegraphie mit Wechselströmen derselb[...] Frequenz **75.** Beil. (Werk-Praxis) 664.
— Untersuchung von insbesondere mit Quecksilbersublimat i[...]prägniertem Holz mittels Röntgenstrahlen, von Dr. p[...] Dr.-Ing. Moll **31.** 1432.
— Warteeinrichtung für Relaiszahlengeber **75.** Beil. (We[...] Praxis) 662.
— Weltfernsprechstatistik 1926 **33.** 280.
— Zahlengeber, über die Entwicklung des ... in der Fernspre[...] Selbstanschlußtechnik, von Dipl.-Ing. Leinweber **76.** 2[...] 333.
Deutschland. Fernsprechkabelnetz, die Entwicklung des deutsc[...] ... nach dem westlichen Ausland, von Dr. Runkel **59.** 5[...]
— Die verschiedenen Gesprächsarten im Fernsprechverk[...] Deutschlands mit dem Auslande **33.** 276.
— Die Gesprächsblätter im Fernsprechverkehr sind öffentl[...] Urkunden (Entsch. des RG vom 22. Juni 1928) **62.** 6[...] **60.** 297, **16.** Beil. (Rechtsprechung) 20.
— Kleinbeleuchtungsanlagen, Entwicklung der ... für Lini[...] und Kabelverzweiger in Groß-Berlin, von Weißhu[...] Telegrapheninspektor **75.** Beil. (Werk-Praxis) 631.
— Technisches Nachrichtenwesen in der Reichswehr **31.** 151[...]
— Ein neues Ostpreußen-Seekabel **31.** 1755.
— Sa-Nebenstellenanlagen mit selbsttätiger Auswahl der Am[...] leitungen (System DRP), von Rieth **75.** 605. 670.
— Schachtabdeckungen, Normung der ... **38.** 638.
— Der Störungsdienst und seine Wirtschaftlichkeit **76.** 346.
— Das Telegraphen- und Fernsprechgeheimnis nach der Nov[...] vom 3. Dezember 1927, von Dr. Schäfer, Amts- und La[...] richter **45.** 215.
— Telegraphengesetz, die Bestimmungen des jetzt in Kraft [...] tretenen ..., von Aron, Geh. Justizrat und Professor [...] Bd. 47 S. 113.
— Die Telegraphenordnung von 1926 und ihre Vorgänger[...] nen, von Dr. Staedler **16.** 297.
— Die Telegraphie im Zeppelin-Luftschiffhafen, von Brehm[...] Beil. (Werk-Praxis) 695.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Der Überlagerungssummer, von Reppich, Ingenieur 37. Beil. (Funk-Bastler) 735.
— Das Verhalten kurzer Wellen in unmittelbarer Nähe des Senders, von Fuchs **41.** Bd. 32 S. 170.
— Verstärker, über den rückgekoppelten ..., von Watanabe **41.** Bd. 32 S. 77.
— Verstärker, neue aperiodische ..., von v. Ardenne **37.** Beil. (Funk-Bastler) 609.
— Vierröhrengerät, ein hochselektives ... mit Deuks-Spulenkoppler **37.** Beil (Funk-Bastler) 617.
— Ein Vorsatzgerät für den Rundfunkempfänger zum Empfang von kurzen, mittleren und langen Wellen, von Dr. Babendieck **37.** Beil. (Funk-Bastler) 667. 702.
— Wechselstrom-Netzanschlußgerät, das preisgekrönte ..., von Edelstein **37.** Beil. (Funk-Bastler) 613. 633. 648.
— Ultrakurze Wellen, von Dr. Busse **37.** Beil. (Funk-Bastler) 687.
— Der drahtlose Weltnachrichtenverkehr, von Dr. Runkel **56.** 452.
— Der Zweiröhren-Netzempfänger »Jupiter«, von Tetzlaff, Ingenieur **37.** Beil. (Funk-Bastler) 743.

Deutschland. Bildfunk-Versuchsbetrieb in Deutschland **76.** 322, **24.** 825, **77.** 1020.
— Der deutsche Bordfunkoffizier **75.** Beil. (Funk-Praxis) 724.
— Die Fernlenkversuche der Reichsmarine in den Jahren 1916 bis 1918, von Birnbaum **41.** Bd. 32 S. 162.
— Deutsche Funkdienste **58.** 507.
— Die Funkeinrichtungen des neuen Zeppelin-Luftschiffs **77.** 863, **39.** 1772, **37.** 329.
— Der deutsche Funk-Eismelde- und Eisnachrichtendienst 1927/1928 **75.** Beil. (Funk-Praxis) 723.
— Genehmigungspflicht einer Antennenanlage. Schon bloßes »Halten« einer Anlage ist als Betrieb der Anlage anzusehen, sofern ein Apparat ohne besondere Schwierigkeiten angeschlossen und empfangsbereit gemacht werden kann (Entsch. des OLG Breslau vom 21. April 1928) **11.** 269.
— Gleichwellensender, die Eröffnung des Magdeburger ... **22.** 3462.
— Haftpflichtversicherung für Rundfunkteilnehmer durch die Reichsrundfunkgesellschaft **54.** 1032, **24.** 908.

Deutschland. Der Kampf des Deutschen Funktechnischen Ver-bandes gegen die Rundfunkstörungen, von Zerlett **37.** Bei (Funk-Bastler) 712.
— Königswusterhausen, der 60 Kilowatt starke Röhrensende für Telegraphie im Stationshaus 2 der Hauptfunkstelle .. von Lemke **75.** Beil. (Funk-Praxis) 557.
— Norddeich, die technische Einrichtung der Hauptfunkstelle .. **75.** Beil. (Funk-Praxis) 594.
— Polizeiverordnung zum Schutze des Rundfunks, von Spoh Telegrapheninspektor **22.** 2972.
— Rundfunk, fünf Jahre ... in Deutschland, von Thurn, Obe postrat **11.** 273.
— Der deutsche Rundfunk, seine Entstehung, Entwicklung u Zukunftsaufgaben (Vortrag des Staatssekretärs a. D. u Rundfunkkommissars Dr. Bredow) **24.** 817.
— Rundfunk und Fernmeldeanlagen der Reichspost, von Spoh **75.** Beil. (Funk-Praxis) 720.
— Rundfunkurteil des Bühnenoberschiedsgerichts. Von dem f die Übertragung von Bühnenstücken gezahlten Betrage m mindestens $^1/_{10}$ den mitwirkenden Bühnenkünstlern z kommen, mindestens die Hälfte aber der Bühnenleitu verbleiben **18.** 1670.
— Rundfunkvermittlungsanlagen **75.** Beil. (Funk-Praxis) 62 651.
— Der neue Sender für den Berliner Osten **37.** 345.
— Störungsklage, die §§ 12 und 13 des Telegraphengesetzes fü anwendbar auf Rundfunkempfangsanlagen, so daß d Rechtsweg für die ... zulässig ist (Entsch. des OL Dresden vom 21. November 1927) **30.** Bd. 47 S. 48.
— Die Telegraphensupernumerarlaufbahn für den Funkdien von Bethge, Oberpostinspektor **11.** 258.

Dänemark. Sechs Jahre Rundfunkentwicklung in Dänemark 3 309.

England. Bordfunkzeugnisse, neue englische Bestimmungen üb ... **39.** 1620.

Rußland. Neue russische Bestimmungen über Benutzung der Fu telegraphie in russischen Gewässern durch fremde Schiffe 3 1851.
— Die Funkgesetze der Union der Sozialistischen Sowjet-Rep bliken, von Dr. Rambach **10.** Bd. 1 S. 648.

Ungarn. Radio in den ungarischen Zügen **100.** 1290.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus dem Postrecht.

Umfang der Postsperre des § 121 der Konkursordnung; Bedeutung des § 38 VIII der Postordnung vom 22. Dezember 1921 (RGBl S. 1609).

Urteil des Thüringischen Landgerichts in Gera vom 23. März 1927 — 2. O. 2/27 —.

Der Konkursverwalter des Vermögens der Firma Th. Komm. Ges. in Liquidation macht die Reichspost im Wege der Klage für eine Verletzung der Postsperre verantwortlich, die nach § 121 KO über die Konkursfirma verhängt war. Der Konkurs über das Vermögen der Firma Th. Komm. Ges. in Liquidation war am 19. Juni 1925 eröffnet worden. An demselben Tage wurde das zuständige Postamt angewiesen, alle für die Th. Komm. Ges. in Liquidation eingehenden Postsendungen dem Konkursverwalter auszuhändigen. Im November 1926, als die Postsperre noch bestand, sandte der Obergerichtsvollzieher R. in D. in zwei Postanweisungen 1 878 *RM* an »die Firma Th. Komm. Ges. in Liquidation zu Händen des Herrn Th.«. Die Post zahlte die Summe an Th. aus. Der Konkursverwalter meint, die Post habe die 1 878 *RM* nicht an Th. auszahlen dürfen, sondern nur an ihn. Das Geld sei, wie schon die Anschrift sage, für die Konkursfirma bestimmt gewesen. »Zu Händen des Herrn Th.« bedeute nur, daß Th. als vertretungsberechtigter Gesellschafter das Geld für die Firma habe empfangen dürfen. Da die Postsper nach § 121 KO verhängt gewesen sei, hätten alle für d Konkursfirma eingehenden Sendungen an ihn, den Ko kursverwalter, ausgehändigt werden müssen. Der Po beamte, der trotzdem an Th. gezahlt habe, habe damit sei Amtspflicht und zugleich ein Schutzgesetz — § 121 KO - verletzt. Die Reichspost müsse deshalb der Konkursma die verlorenen 1 878 *RM* ersetzen. Auf § 38 VIII d Postordnung berufe sich die Post zu Unrecht. Das sei n eine Dienstvorschrift und besage auch nur, an wen d Sendungen auszuhändigen, nicht für wen sie bestim seien. § 121 KO ginge vor.

Die beklagte Deutsche Reichspost hat beantragt, d Klage abzuweisen. Sie hat ausgeführt:

Da die Anschrift der Postanweisungen »An die Firm Th. Komm. Ges. in Liquidation zu Händen des Herrn Th gelautet habe, habe der Postbeamte nach § 38 VIII d Postordnung die Beträge sowohl an den erstgenannt Empfänger, und zwar zu Händen des Konkursverwalter als auch an Th. selbst aushändigen können. Das Inne verhältnis zwischen beiden, wem das Geld schließlich z gute kommen solle, ginge die Post nichts an. § 38 VI der Postordnung sei Bestandteil des Beförderungsv trages zwischen der Post und dem Absender R. und ni nur Dienstvorschrift. Außerdem habe R. selbst ausdrü lich erklärt, daß nach seinem Willen das Geld an Th. au

zahlen gewesen wäre. Eine Amtspflicht sei deshalb nicht rletzt. Selbst wenn das der Fall wäre, sei der Kläger itschuldig, denn er habe R. in dem Jahr seit Konkurs-öffnung mitteilen können, daß Th. seit dem 28. März 25 nichts mehr mit der Firma zu tun habe, und daß Firma seit dem 19. Juni 1925 in Konkurs sei. Im rigen könne der Konkursverwalter von Th. sowie vom sender R. Ersatz verlangen. Da der Postbeamte höch-ns fahrlässig gehandelt habe, brauche die Post daher nach 339 Abs. 1 Satz 2 BGB nicht dafür aufzukommen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

»Der klagende Konkursverwalter stützt seinen Klagean-uch zu Unrecht auf § 823 BGB in Verbindung mit 21 KO. Die zwei Postanweisungen unterliegen nicht er konkursmäßigen Beschlagnahme. Eine solche trifft r die an den Gemeinschuldner selbst adressierten Ein-ge. Die zwei Postanweisungen sind aber nicht nur an in Konkurs befindliche Firma Th. Komm. Ges. in uidation adressiert, sondern gleichzeitig auch an Herrn Th., über dessen Vermögen der Konkurs nicht eröffnet ist, der nicht gleichzeitig Gemeinschuldner ist; die an ihn gesandten Postsendungen unterliegen also keiner Postsperre, keiner konkursmäßigen Beschlagnahme. Die Aushändigung der beiden Postanweisungen an ihn ist postordnungsmäßig erfolgt. Denn in der Anschrift der beiden Postanweisungen ist er an zweiter Stelle als Empfangsberechtigter genannt. Das ist postalisch zulässig. Für einen solchen Fall der Ersatzbehändigung ordnet die Postordnung, die den Charakter einer Rechtsverordnung hat, ausdrücklich an, daß die Aushändigung sowohl an den zuerst genannten Empfänger als auch an den zuletzt genannten Empfangsberechtigten erfolgen dürfe (§ 38 VIII PO). Die Post hat nur insoweit zu prüfen, für wen die Sendung bestimmt ist, als sich das aus der Aufschrift ergibt. Nach dem Inhalt der Aufschrift aber durfte sie auch dem nicht in Konkurs befindlichen Th. die zwei Postanweisungen aushändigen und hat durch diese Aushändigung keine Amtspflicht verletzt, nicht gegen § 121 KO verstoßen (vgl. hierzu Jäger KO Anm. 3 zu § 121 KO).

Ob Umgehungen des § 121 KO vorliegen, hat die Post nicht zu prüfen«[1].

[1]) Die Entscheidung ist im Ergebnis zutreffend. Hin-tlich der Entscheidungsgründe wird aber zu prüfen sein, ihre Heranziehung zur Klageabweisung tatsächlich ig war.

Die Klage des Konkursverwalters ist überhaupt nicht üssig. Einen vertraglichen Anspruch gegen die Post nur der Absender; dieser hat aber seinen Anspruch den Kläger als Vertreter der Konkursmasse nicht ab-reten, er hatte nach der Sachlage auch kein Interesse der Abtretung. Unter diesen Umständen läßt sich die ge nur auf eine außervertragliche Rechtsbeziehung en. Als solche kommt im vorliegenden Falle nur die rlaubte Handlung (§§ 823 ff. BGB) in Betracht. Da glich eine Beschädigung des Vermögens, also eines nicht r § 823 Abs. 1 BGB fallenden »sonstigen Rechts«, liegt, auch eine illoyale Handlung im Sinne des 26 BGB als Schadensursache ausscheidet, so bleiben den allgemeinen Tatbeständen der §§ 823 ff. nur 823 Abs. 2 (Verletzung eines Schutzgesetzes) und 839 rletzung einer Amtspflicht) übrig. Das Landgericht hat untersucht, ob eine Verletzung eines Schutzgesetzes — solches wird man § 121 Konkursordnung im Ver-nis zur Konkursmasse ohne weiteres ansehen können oder einer Amtspflicht vorliegt und kommt in beiden en — mit Recht — zur Verneinung dieser Frage. r auch wenn man die Frage bejahen wollte, würde Deutsche Reichspost als solche niemals Haftung herangezogen werden können, da ihre Haftung Beförderungen in den §§ 6, 7 und 11 des Postgesetzes öpfend geregelt ist. Diese Haftung ist lediglich eine ragliche gegenüber dem Absender. Für eine außer-ragliche Haftung der Post ist überhaupt kein Raum, r dem Absender gegenüber, wenn im Einzelfall mit kein Vertragsverhältnis zustande gekommen ist, noch Empfänger gegenüber, der als solcher mit der Post einer Vertragsbeziehung steht. Es ist daher, soweit Haftung aus der Beförderung in Frage steht, über-t nicht möglich, etwa die §§ 31, 89, 278, 823, BGB zur Begründung der Haftung der Post heran-hen (zu vgl. Aschenborn-Schneider Postgesetz S. 171).

ie Klage des Konkursverwalters hätte schon aus diesem nde abgewiesen werden müssen. Einer Prüfung der Landgericht untersuchten Fragen bedurfte es erst dann, wenn der Kläger die abgetretenen Ansprüche des Absenders geltend gemacht hätte. Und dann würde sich die vom Landgericht angestellte Untersuchung in die Beantwortung der — postrechtlich allein in Betracht kommenden — Frage aufgelöst haben: Liegt ein Verlust der Postanweisungen vor, für den die Post nach § 6 des Postgesetzes aufzukommen hat? Oder mit anderen Worten: Sind die auf die Postanweisungen vom Absender eingezahlten Beträge, für welche die Post nach § 6 Abs. 4 des Postgesetzes Garantie leistet, postordnungsmäßig ausgehändigt worden? Die Antwort auf diese Frage gibt die Postordnung.

Die Empfängerangabe in den beiden Postanweisungen lautete: »An die Firma Th. Komm. Ges. in Liquidation zu Händen des Herrn Th.«. Obwohl eine Kommanditgesellschaft keine juristische Person ist, wird sie doch in gewissen Beziehungen so behandelt wie eine juristische Person; sie ist jedenfalls von den natürlichen Personen der Gesellschafter zu unterscheiden. Deshalb findet aus einem gegen die Kommanditgesellschaft gerichteten vollstreckbaren Schuldtitel die Zwangsvollstreckung gegen die Gesellschafter nicht statt (§§ 161 Abs. 2, 129 Abs. 4 HGB) und erfaßt der über das Gesellschaftsvermögen verhängte Konkurs nicht das Vermögen der Gesellschafter. Vielmehr findet über das Gesellschaftsvermögen ein selbständiges Konkursverfahren statt (§ 209 KO, ein sogenannter Sonderkonkurs). Da der Kommanditgesellschaft nicht die Rechtsnatur der juristischen Person innewohnt, so ist Gemeinschuldner der oder die persönlich haftenden Gesellschafter. Letztere haben daher die Rechte und Pflichten, welche die Konkursordnung dem Gemeinschuldner einräumt oder auferlegt. Dieser Grundsatz gilt jedoch nicht uneingeschränkt; es ist vielmehr dem Zweck der einzelnen Vorschrift zu entnehmen, ob sie im Konkurs der Kommanditgesellschaft auf die persönlich haftenden Gesellschafter Anwendung findet. So gilt z. B. das allgemeine Veräußerungsverbot des § 106 KO mit seinem aus § 113 KO für den Grundbuchverkehr ersichtlichen Folgerungen nur für das Vermögen und die Grundstücke der Kommanditgesellschaft. Anderen Bestimmungen, z. B. der Auskunftspflicht des § 100 und den Zwangsmitteln des § 101 KO, sind auch die persönlich haftenden Gesellschafter unterworfen. Die Frage, ob der im Konkurse einer offenen Handelsgesellschaft oder einer Kommanditgesellschaft schlechthin erlassene

Sperrbeschluß des § 121 KO nicht nur die an die Gesellschaft als solche, sondern auch die an die persönlich haftenden Gesellschafter gerichteten Sendungen erfaßt, wird ohne weiteres verneinend zu beantworten sein. Schon die dadurch in den Postverkehr getragene Unsicherheit läßt eine solche Auslegung nicht zu. Vielfach werden die persönlich haftenden Gesellschafter an einem anderen Orte wohnen, an dem die zuständige Postanstalt keine Kenntnis von dem Sperrbeschluß hat, oder ihre Eigenschaft als persönlich haftender Gesellschaft bleibt unbekannt. Man wird überhaupt an den Sperrbeschluß dieselben formellen Anforderungen stellen müssen wie an die Beschlagnahmeverfügung des § 99 Strafprozeßordnung. Sie müssen so bestimmt gefaßt sein, daß kein Zweifel über den Gegenstand, auf den sie sich beziehen sollen, bestehen kann. Ob im Gesellschaftskonkurs eine ausdrückliche Ausdehnung des gerichtlichen Sperrbeschlusses auf die Sendungen möglich wäre, die an die persönlich haftenden Gesellschafter gerichtet sind, ist in der Rechtslehre streitig (bejahend Bleyer Konkursordnung 3. Aufl. 1928 zu § 121 Anm. 5), bedarf aber im vorliegenden Falle nicht der Entscheidung, da der Sperrbeschluß eine solche ausdrückliche Erweiterung nicht enthält. Greift demgemäß der Sperrbeschluß nicht die an Th. persönlich gerichteten Sendungen; so ist die Aushändigung der Geldbeträge an Th. persönlich zu Recht erfolgt, da § 38 VIII PO in einem solchen Falle die Aushändigung sowohl an den zuerst genannten (Kommanditgesellschaft) als an den zuletzt genannten Empfänger (Th.) wahlweise zuläßt. Wählte die Post den letzteren Weg, s war sie dabei durch den Sperrbeschluß nicht behindert Die Worte »zu Händen des Th.« können — abgesehen von der ausdrücklichen Bestimmung der Postordnung — auch nach allgemeinem Sprachgebrauch nicht anders ver standen werden, als daß es dem für die Post allein maß geblichen Willen des Absenders entspricht, daß die Sendung in die Hände des Th. gelangt. Eine besondere Rechts beziehung zwischen den beiden Empfängern, die den einen für den anderen zum Empfang ermächtigt, braucht nich zu bestehen; die Post wäre auch nicht in der Lage, ihr Vor handensein nachzuprüfen.

Was die vom Landgericht noch berührte Frage der Um gehung des § 121 KO betrifft, so ist dazu zu bemerken, da § 121 KO sich nur auf die an den Gemeinschuldne selbst gerichteten Postsendungen und Telegramme bezieh nicht etwa auf diejenigen, die z. B. für seine Ehefrau ein gehen oder — im Gegensatz zu § 99 Strafprozeßordnun — von ihm herrühren. Umgehungen des § 121 K sind deshalb leicht dadurch möglich, daß die Sendunge z. B. an Familienglieder des Gemeinschuldners gerichte werden. Die Hauptbedeutung des Sperrbeschlusses lieg deshalb in der unmittelbar nach der Konkurseröffnun liegenden Zeit. Sendungen, die erst später als ein Jah nach Erlaß des Sperrbeschlusses abgesandt werden, könne — wie der vorliegende Fall zeigt — leicht der Sperre en zogen werden.

Dr. Schneider, Min.-Rat.

Reichsdruckerei, Berlin.
9248. 28. III.

rchiv für Post und Telegraphie

erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

r. 2 — Berlin, Februar — 1929

Grundsätzliches über Schallsicherheit bei fördertechnischen Anlagen des Postbetriebs.

Von Oberregierungsrat Prof. Dr.-Ing. Schwaighofer, Reichspostzentralamt, Abteilung München.

Theoretische Vorbemerkungen über Schallarten und deren Fortpflanzungsformen[1]).

uft- und Körperschall (Bodenschall).

Schallforschungen sind für den heutigen Posthochbau die hiermit verbundenen maschinentechnischen Dienst- ge ebenso wichtig wie beispielsweise Studien über das uchtungs-, Wärme- und Lüftungswesen. Schallsichere were oder leichte Wände, schallsichere Türen (mit Futter Verkleidung), schallsichere Decken werden immer mehr mehr gefordert, insbesondere für hellhörige Bau- ten; ebenso selbstverständlich ist es, daß auf schall- res Aufstellen von maschinellen Einrichtungen das ienmerk gerichtet wird. Das körperschallsichere Auf- n der Maschinen und Apparate stellt eine konstruktive deraufgabe dar, welche zusammen mit den Entwurfs- iten zu maschinellen Anlagen behandelt werden muß. efinden sich in Postbetriebsgebäuden mit maschinellen agen amtliche Büros (z. B. Rechnungsstellen) oder Wohnungen vorgesehen, so muß störenden Erschütte- gsübertragungen und Geräuschbildungen mit erhöhter gfalt vorgebeugt werden. Die Allgemeinbenutzbarkeit Anwesen ist bei schlechtem Schallschutz gefährdet.

Nicht nur physiologische Einwirkungen rufen bei unzulänglichen schallisolatorischen Maßnahmen namhafte Beeinträchtigungen hervor, sondern es können anhaltende Wechselbeanspruchungen durch Maschinenerschütterungen oft auch zu größeren Bauschäden als statische Materialbelastungen führen. Bei Häusern, die ausschließlich dem unmittelbaren Postbetrieb dienen, werden Schallschutzmaßnahmen im Hinblick auf den mit dem Karrenverkehr, Ladedienst u. dgl. verbundenen und vielfach als unvermeidlich hingenommenen Lärm mitunter als weniger vordringlich erachtet; es ist jedoch auch in diesen Fällen (abgesehen von der Baubestands- und Unterhaltsfrage) zur Schonung des Personals, zum Vermeiden berechtigter Einsprüche der Nachbarschaft eine Reihe von Schutzvorkehrungen nicht zu umgehen. Klagen über Unzweckmäßigkeiten im Maschinenaufbau und in den Fundierungen, in der Geräteausführung usw. treten um so häufiger auf, je mehr Eisenbetonträger, Eisenfachwerke oder Stahlskelette vorgesehen sind. In diesen Konstruktionen breiten sich die Schwingungen, falls nicht zum Eindämmen der Körperschallfortleitung ausreichende Unterbrechungen (im Übergang der Bauelemente, Füllflächen usw.) und luftschallsichere Trennwände vorgesehen sind, dämpfende Materialien oder sonstige Anordnungen systemgerecht eingefügt werden oder für sonstige Schwingungsbekämpfung gesorgt ist, ungehinderter aus als bei Ziegel- oder Holzbauten. Körper- und Luftschalle treten als Massenbewegungen dynamischer Natur in Baustoffen großen und kleinen Schallwiderstandes auf. Die dadurch ausgelösten kinetischen Energien können im allgemeinen mit dynamischen Maßnahmen beeinflußt werden. Es sind die von den (schwingenden) Maschinen, von Transporteuren, Getrieben, Geräten usw. ausgehenden, mit dem Gehörsinn wahrnehmbaren, zwischen 20 und 20 000 sekundlichen Schwingungen (Hertz) sich bewegenden Luftschalle, also die Luftstöße (in einem Medium verhältnismäßig geringen Schallwiderstandes, u. U. Sirenentöne der Elektromotoren, Brummen der Verbrennungs- und Explosionsmaschinen usw.), die sich durch die Luft unmittelbar an das Ohr übertragen (rasches Aufzehren infolge innerer Reibung). Dagegen ist unter Körperschall (Bodenschall) die Gesamtheit der in festen Stoffen sich ausbreitenden elastischen Schwingungen zu verstehen. Letzterer kann hörbar sein (Sekundärwirkung), größtenteils liegt er je-

[1]) Die technischen Hochschulen, insbesondere deren physikalisch- ischen Institute, z. B. in München (Prof. Dr. Knob- ich, Privatdoz. Dr. Reiher), die Hochbau- und Maschinen- ate größerer Behörden und eine Reihe von Firmen beschäf- sich seit Jahren erfolgreich mit schalltechnischen Problemen. on den zahlreichen Veröffentlichungen auf schalltechnischem ete seien die Abhandlungen von Reiher hervorgehoben, über »Hörsamkeit großer Räume« (Vortrag): Bayer. In- tie- und Gewerbeblatt (München 1925, S. 61 bis 71). eiher: »Über neuere Probleme der Schalltechnik« (Vor- : Bayer. Industrie- und Gewerbeblatt (München 1926, bis 97). H. Reiher: »Über die Dämpfung von Luft- « (Habilitationsschrift, Technische Hochschule München 1926). eiher: »Heizung und Schalltechnik«, Gesundheitsingenieur greßheft 1927). H. Reiher: Zeitschrift »Gesundheits- ieur« (37. Heft, 50. Jahrg. 1927, S. 699): Aufsatz über ung und Schallschutz«. Desgl. Heft 9, Jahrg. 1927, S. 164: tz über »Mittel zur Erzielung guter Raumakustik«; Aufsatz »Wärme- und schalltechnische Fragen im Bau- und Woh- swesen« (Stuttgart 1927). Berger: Die Schalltechnik inschweig 1926); Handbuch der Physik (Band VIII) Trendelenburg (Berlin 1927) S. 581, 569 ff. sowie te I (Berlin 1923) S. 410, 531, 826, 112; s. auch Zeitschrift Schalltechnik« Berlin (A. Zorn A G).

doch unter der unteren Hörgrenze (rund 20 Hertz), wirkt intermolekular und ist durch den Tastsinn als Erschütterung wahrnehmbar.

Der Schalldurchfluß durch Körper wird von mehreren Faktoren beeinflußt, z. B. von der Dichte, Elastizität des Stoffes, der Schallgeschwindigkeit, Schallsteifheit, Schallfederung, Schallhärte oder Schallweichheit des Körpers, von der Schallstärke, der sekundlichen Schwingungszahl, vom Grad etwaiger Überlagerung der Schwingungen, von der Zusammensetzung und Form des Körpers oder dessen Eigenschwingungsfrequenz (samt verwandten Schwingungsgebieten). In der Schallabwehrtechnik ist für die Stoffbeurteilung besonders der Schallwiderstand als Produkt von Schallgeschwindigkeit und Dichte des Schalleiters von Bedeutung, ferner der Grad der Schallsteifheit oder deren Kehrwert, die Art der Schallfederung (Produkt aus Dichte und dem Quadrat der Schallgeschwindigkeit oder reziproker Wert hiervon, Unnachgiebigkeit oder Nachgiebigkeit in der Weiterleitung der Schwingungen), die Schallhärte (Verhältnis zwischen Höchstdruck der schwingenden Teilchen und der Schwingungswerte) und der Kehrwert der Schallhärte, die sogenannte Schallweichheit. Das rechnerische Festlegen der Schallfortpflanzung ist erschwert beim Auftreten von Resonanzen, also beim Selbsttönen der Körper im Falle des Auftreffens von Schallwellen. Wenn irgendwelche Gebäude- oder Konstruktionsteile Bereiche besitzen, in denen sie leicht Eigenschwingungen ausführen können, und wenn auch nur eine dieser Eigenfrequenzen mit der Frequenz der ursprünglichen Vibrationen einer in Verwendung stehenden Maschine, einer Aufzugsanlage, eines Kettenförderers usw. harmoniert, so werden im Schalldurchfluß diese Körperschwingungen mitunter erheblich verstärkt. Falls man nicht in der Lage ist, die Resonanzgebiete der einzelnen Körper und deren gegenseitiges Zusammenwirken im voraus genau zu bestimmen, können sich Unsicherheiten in der Festlegung der Hilfsmittel zur Schallabwehr ergeben. Häufig erscheint es als ein Gebot der Vorsicht, Schallsicherungssysteme in weiteren Umkreisen als im unmittelbaren Beeinflussungsgebiet der Maschine usw. vorzusehen. Die Übereinstimmung von Impuls- und Eigenschwingungszahl (die Resonanz) ist vor allem wegen der damit verbundenen Steigerung der Schwingungsweite gefürchtet. Mit Sicherheit erkannt wird das Vorhandensein von Resonanz dadurch, daß bei einer bestimmten Anstoßziffer die Schwingungsweite einen Höchstwert annimmt. Steigert man die Zahl der Impulse, indem man die Maschine schneller laufen läßt, oder geht man unter den ermittelten Wert herunter, z. B. durch Vermindern der Maschinendrehzahl, so muß die Schwingungsweite an der Meßstelle abnehmen.

Der menschliche Gehörsinn, mit welchem die Schallerscheinungen wahrgenommen werden, ist für Schwingungen von 3 000 Hertz (sekundliche Schwingungszahl) ungefähr 12 Millionen mal subjektiv reizbarer als bei Schwingungen von 80 Hertz (gleiche physikalische Schallstärke vorausgesetzt). Im Durchschnitt ist der menschliche Gehörsinn empfindlicher als die meisten, auch der feinsten Meßapparate. Nur jene Schalldämpfungen, welche auch gegenüber dem Gehörempfinden vollständig wirksam sind, erfüllen ihren Zweck. Die Störungswahrnehmung durch Schall hängt von der Weite der Schwingung ab, ferner von deren Wechselzahl in der Zeiteinheit. Genest[2]) hat folgende Zahlen für den Beginn der Störungsempfindun[g] durch Schwingungen ermittelt:

Schwingungsrichtung	Wechselzahl in der Sekunde	Schwingung[s]weite in m[m]
Vertikal	5	0,06
	10	0,025
Horizontal	5	0,03

Im allgemeinen ist die von einem Körper auf ein[en] anderen übergehende Schallenergie von der Fähigkeit od[er] Ungeeignetheit des Schallaufsaugens, also vom Ma[ß] des Schallwiderstandes (Schallgeschwindigkeit [×] Dichte) abhängig. Es ergibt sich, daß bei Gleichheit die[ser] Werte für beide Materialien sich der gesamte Schall un[ge]schwächt im zweiten Körper fortpflanzt. Bei verschieden[en] Schallwiderständen der sich berührenden Stoffe wird n[ur] ein Teil der Energie übertragen. Harte, schwere Ba[u]stoffe (wie z. B. Ziegel, Beton, Eisen) besitzen für d[as] Aufzehren der Schwingungen meist großen Schallwide[r]stand (geringes Schallaufsaugungsvermögen; hier[bei] rasches Weiterleiten des Schalles innerhalb des Stoffe[s]. Leichte Materialien (beispielsweise Kork, Torf, Gum[mi] und Luft) haben einen kleinen Schallwiderstand; für za[hl]reiche Spezialstoffe hoher innerer Arbeitsfähigkeit sind [die] Eigenschaften geringer Körperschallgeschwindigkeit und [ge]ringer Dichte beachtenswerte Kennzeichen, die ein wi[rk]sames Isolieren gegen das Fortleiten von Körpergeräusch[en] bedeuten.

Insoweit das Auftreten von Schwingungen nicht sch[on] an der Quelle verhütet werden kann, wird der Körpe[r]schall in festen Gebäudeteilen oder von Eisen zu Eis[en], von Beton zu Beton usw. meist durch Zwischenschalt[en] von Kork, Kautschuk oder Filz, also durch Stoffe kleiner[er] Schallwiderstände, an der Ausbreitung gehindert. Die[s] Hintereinanderfügen von Stoffen möglichst verschieden[en] Schallwiderstandes, also tunlichst großen Schallbrechung[s]verhältnisses (akustischen Brechungskoeffizienten), hat [sich] in der Maschinenfabrik bestens bewährt (akustisc[her] Brechungskoeffizient z. B. bei Korklagen zwischen Ei[sen] und Eisen rund 310, falls für Kork mit Schallgeschw[in]digkeiten von 340 m/Sek., für Eisen mit solchen v[on] 5 100 m/Sek. sowie mit einer Dichte dieser Stoffe v[on] 0,3 t/m³ und 7,8 t/m³ gerechnet werden kann[3]).

Um die von Maschinen usw. ausgehenden Geräu[sche] und Erschütterungen zu beseitigen, vernichtet man tu[n]lichst die frei werdende Schwingungsenergie durch Ano[rd]nung geeigneter Isolierungsmaterialien an oder un[ter] den störenden Anlagen. Von dieser Methode wird m[an] aus wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen mitun[ter] abweichen müssen; man wendet alsdann u. U. eine I[so]lierung dort an, wo die Störungen sich nachteilig beme[rk]bar machen; zu einer solchen Maßnahme zwingt zuwei[len] der Umstand, daß benachbarte Maschinen sich gegensei[tig] in schädliche Schwingungen versetzen[4]).

Luftschall sucht man meist zu dämpfen durch E[in]bau von Wänden aus irgendeinem festen Material [m]it einem Schallwiderstand, der größer ist als jener der Lu[ft]; bei dieser ist der Schallwiderstand rund 0,43 gegen un[ge]fähr 5 400 bei Ziegel und 14 700 für Blei. (Masc[hinen]) Fortleiten der Schwingungen, z. B. innerhalb biegun[gs]

[2]) Vgl. S. 60 der Zeitschrift »Die Schalltechnik« (Berlin 1928): »Wahrnehmung von Schwingungen«. Aufsatz von Dipl.-Ing. Werner Genest.

[3]) Vgl. »Die Schalltechnik«, Berlin 1928, S. 80.

[4]) Vgl. »Die Schalltechnik«, Berlin 1928, S. 63, Aufsatz [von] Oberingenieur Bauer.

fer Platten, und schnelles Aufzehren des Luftschalles
ch innere Reibung.) Die Wirkungen des Luftschalles
en sich durch Zwischenfügen leichter Wände verhält-
mäßig hohen Schallwiderstandes oft nur unvollständig
gleichen. Bei dünnen Wänden treten nämlich im
le des Auftreffens der Schallwellen sog. Biegungs-
wingungen auf, die besonders bei Mittönungserschei-
gen (Resonanzen) Anlaß zu erheblichen Schallüber-
gungen geben können. Außerdem gelangt ein Teil der
allenergie durch Poren und Ritzen der Wand in den
schützenden Raum. Gegen Luftschall wird man sich,
weit dieser nicht durch erstklassige Ausführung der
derer, einwandfreie Maschinen- und Apparatkonstruk-
nen usw. an der Quelle zu erfassen ist, vor allem durch
bau schwerer, dichter Mauern wehren, hochbautech-
he Maßnahmen, die am besten schon beim Errichten
Rohbaues getroffen werden müssen. Leichtere Wände
en nur dann Abhilfe, wenn sie in geeigneter Weise
biegungssteifen Platten hergestellt und mit dämpfen-
Zwischenlagen unter Einschaltung luftundurchlässiger
ffe zusammengesetzt sind. (Anordnung von um so
teren Zwischenlagen, je größer die Wellenlänge, also
leiner die Schwingungszahl ist.)

. Schallausbreitungsmöglichkeiten.
Begriffliches über Schallschwinger.

hinsichtlich des Fortpflanzens der Schwingungen sind
Berger »Die Schalltechnik« (Braunschweig 1927)
unterscheiden: Verdichtungs-, Schub-, Deh-
ngs-, Oberflächen- und Biegungswel-
. Durch das Innere unbegrenzter Schalleiter gehen
schubspannungsfreien Stoffen nur longitudinale Ver-
tungswellen, bei denen alle Schalleiterteilchen in der
tpflanzungsrichtung schwingen (Luftschall). Bestehen
Schubspannungen, was stets in festen, zähen und
tischen Stoffen der Fall ist, so können sich außer den
dichtungswellen noch Schubwellen entwickeln (Boden-
ll)[5]; hierbei schwingen alle Schalleiterteilchen senk-
zur Fortpflanzungsrichtung. An der Oberfläche eines
n Stoffes können sich auch Oberflächenwellen (Schäl-,
ntelwellen) ausbreiten. Ist der Körper platten- oder
förmig, so pflanzen sich in ihm außer den Dehnungs-
en (Quereinschnürungen) noch Biegungswellen fort.
insbesondere durch Maschinen hervorgerufenen Ober-
enwellen rufen in Mauern, Wänden, Böden usw.
ungsschwingungen hervor, die ihrerseits wieder auf
umgebende Luft Schallwirkungen übertragen können[6]).
n Übertragen des Luftschalles auf feste Körper (ferner
Wasser) spielen Biegungsschwingungen eine große
e.

ei den Schallschwingern, also bei den mit
n Schalleiter in Wechselwirkung stehenden Gebilden
st Biegungsschwingern), muß man (nach Berger
e Schalltechnik« S. 39/40) den Strahler, den
chanischen Schwingungskreis und den
rgieumformungskreis (Energieumwand-
unterscheiden. Der Schallstrahler (z. B. eine schwin-
e Platte, erregt mittels mechanischer oder elastischer
wingungen die Schallwellen im Schalleiter oder nimmt aus letzterem den Schall auf, indem er in Schwingungen gerät. Der mechanische Schwingungskreis (z. B. der Schlick'sche Massenausgleich) hat die Aufgabe, die mechanischen Schwingungen umzuformen, wobei die Schwingungsweiten und Massendrücke in erforderlicher Weise geändert werden. Zwei wichtige mechanische Schwingungskreise sind hervorzuheben, die kinematische Massenkette (z. B. eine Maschine und ihr gemauertes Fundament) und die federnden Massenkoppeln (z. B. Maschine auf Schwingungsdämpfer oder Maschinenfundament sowie dessen Unterlage und Erdboden). Unter einer kinematischen Massenkette versteht man steife Körper, welche durch starre Bewegungsglieder, sogenannte kinematische Elementpaare, verbunden sind. Dagegen sind federnde Massenkoppeln steife Körper, die durch federnde Zwischenglieder miteinander vereinigt sind. Je nach der Art des Zusammenhanges der einzelnen kinematischen Glieder erhält man eine große Mannigfaltigkeit von Massenketten. Der Energieumwandler liefert bei einem Schallsender an den mechanischen Schwingungskreis die erregende Energie (menschliche Arbeit, mechanische, pneumatische, elektromagnetische, elektrodynamische Energie usw.) oder nimmt dem mechanischen Schwingungskreis die mechanische Energie ab, sie in eine andere Energieform umwandelnd.

[5] Praktisch kann man einen Körper einem unbegrenzten
setzen, wenn er nach allen Richtungen eine Anzahl von
nlängen einschließt.

[6] Vgl. die Zeitschrift »Die Schalltechnik«, 1928, S. 58, 74 ff.,
Handbuch der Physik von Trendelenburg, Band VIII,
ik, Berlin 1927, S. 291 und S. 621; Berger: »Die
ltechnik« (Braunschweig 1927), S. 24 ff., 29 ff.

II. Allgemeine Maßnahmen zur Schallabwehr und zum Schallabfangen bei Maschinenbetrieben des Postdienstes, insbesondere bei Rohrpost- und Postmechanisierungsanlagen.

1. Änderung des Betriebsverfahrens.

A. Verhütung des Auftretens von Schall.

a) Bevorzugung von Gurtförderern, Elektromotoren, Rotationspumpen usw.

Die wirksamste Schallsicherung besteht in der Auswahl von Arbeitsmethoden, bei denen überhaupt keine schädlichen Geräusche oder Erschütterungen auftreten. Stehen motorische Betriebe annähernd gleicher Leistungsfähigkeit in Frage, so wird man stets denjenigen Systemen den Vorzug geben, bei welchen keine lärmenden oder stoßweise wirkenden Maschinen oder Geräte notwendig sind; man trachtet danach, ruhig und stetig arbeitende Hilfsmittel zu benutzen und vermeidet hin und her gehende oder allzu rasche Bewegungen und klappernde Bauelemente.

Die nach schalltechnischen Gesichtspunkten zu treffende Auswahl der Antriebsmaschinen, Kompressoren, Förderer und Verbindungsorgane zwischen Motor und Arbeitsmaschine ist so bedeutungsvoll, daß oft sogar einige Betriebserschwernisse in Kauf genommen werden müssen, falls etwas leistungsschwächere Einrichtungen geringere Geräusche und Erschütterungen verursachen. Für Postmechanisierungen kommen überwiegend Elektromotoren in Frage; man wird ferner bei solchen Anlagen Fördergurte statt Gliederbänder, wo immer dies durchführbar erscheint, und Seilposten statt Kettenförderer verwenden. Gummigurte laufen ruhiger als Balatabänder; sie können sogar schall- und erschütterungsdämpfende Wirkungen auf die Konstruktion ausüben. Gliederbänder kommen an Stelle von Gurttransporteuren in der Postpraxis bei Krümmungen, bei bedeutenden Steigungen, bei schwerem oder kantigem Fördergut in Frage, ferner bei Betrieben, in welchen die Abnutzung biegsamer Bänder unangemessen groß erscheint. Da Holzplattenbänder den Nachteil aufweisen, daß sie zur Bewegung eine größere Kraft als Gummigurte erfordern, und da sie auch mehr Geräusch beim Betrieb verursachen als Gurtförderer, so bevorzugt

man letztere selbst beim Erfordernis zusätzlicher Anordnungen (wie Mitnehmer, Einbau von Stufen im Übergang von Band zu Band, Abweiser) und bei kleinen Erhöhungen der Unterhaltskosten. Es läßt sich bei Gliederbändern der Lärm und der Kraftbedarf durch Verwendung von Kugellagern zwar verringern, auch durch Anordnen von Rohhautüberzügen für die Umführungssterne der Ketten; trotzdem finden sich in Postämtern Gliederbänder gerade aus schalltechnischen und betriebsökonomischen Erwägungen (häufige Auswechslungsnotwendigkeit der Holzplatten) nur vereinzelt. Inwieweit die neusten Transporteure dieser Art, z. B. die Systeme von Schuberth, hier eine Ausnahme bilden, muß erst die Erfahrung lehren. In der Rohrpostpraxis wird man tunlichst Elektromotoren statt Dampfmaschinen und Rotationspumpen (u. a. Wittig-Kompressoren, Root-Jäger-Monski-Kardioiden-Gebläse) statt Zylinderkolbenmaschinen anordnen.

b) Hinweis auf die schalltechnischen Vorteile neuerer Rohrpostapparate.

Bei älteren Rohrpostapparaten ging das Absenden der Patronen verhältnismäßig lärmend vor sich, auch das Eintreffen und Durchfahren von Rohrpostbüchsen in den Empfängern war mit teilweise sehr beträchtlichem Geräusch verbunden, das Einstellen und Ablassen der Förderluft und der Luftausgleich verursachten ebenfalls Beeinträchtigungen der Ruhe in den Diensträumen. Demgegenüber hat die Rohrpostapparattechnik der jüngeren Zeit große Fortschritte erzielt, teils im Vereinfachen der Bedienung der Geräte, teils in schalltechnischer Hinsicht. Bei den neueren für Stadtrohrposten in Deutschland, in der Schweiz, in Argentinien usw. vorgesehenen Hochdruck-Rohrpostapparaten (sei es des Kreislaufsystems, sei es des Wendebetriebes) sind die Schleusenkammern und die Klappen mit derartigen Dichtungen ausgestattet, auch die Gegengewichte, Federspannungen, Hebelanordnungen, Kontakteinrichtungen usw. so ausgeglichen, daß Lärmbelästigungen ausgeschlossen sind. Die pneumatischen Schaltungen, die Luftdruckbemessungen (spezifisch für jede Linienstrecke), der Ventilbau und alles sonstige Zubehör sind heute so entwickelt, daß weder beim Druckbetrieb noch bei Vakuumfahrten störende Geräusche auftreten. Der Büchsenversand und der Büchsenempfang gehen hierbei rasch und und lautlos vor sich. Dazu trägt überdies die Benutzung von Celluloidhülsen (statt der früher fast allgemein verwendeten Stahlbüchsen) bei.

Ebenso wie die Stadtrohrposttechnik im Spannungsbemessen, in der Maschinenauswahl, in der Apparatur usw. große Fortschritte inbezug auf das Verhüten des Auftretens von Geräuschen erzielte, sind auch bei Hausrohrposten wesentliche Vorsprünge gegenüber früheren Einrichtungen zu verzeichnen. Am häufigsten finden sich bei Hausrohrposten die billigen offenen Apparate, bei welchen die Kompressionsluft aus dem Empfänger ohne weiteres in den Betriebsraum eintritt oder die Förderluft aus letzterem zum Absenden unmittelbar angesaugt wird. Sieht man auf Geringfügigkeit der in Betracht kommenden Luftsperrungen und stehen verhältnismäßig kurze Linienstrecken (geringe Luftmengen) in Frage, so sind Vereinfachungen in der Gerätekonstruktion im Sinne offener Gestaltung der Sender und Empfänger unbedenklich. Durch geeignete Schalldämpfer und Isolierungen kann man die an den Maschinen entstehenden Geräusche oder Stöße abfangen; bei offenen Druckluftapparaten für längere Linien müssen Ableiter der Vorluft usw. eingeführt werden; falls hierbei während der Fahrt ständig die Vorluft aus dem Fahrrohr in den Arbeitsraum dringt, wären lästiger Zu[g], Geräusche, Gerüche (infolge der Beimengungen von Ö[l]teilchen und Lederstaub) unvermeidlich. Werden statt offene[r] Sendetrichter und freier Empfangsbögen bei größere[n] Hausrohrposten geschlossene, tunlichst schalldichte Konstru[k]tionen verwendet, wenn u. U. auch nur mit einfache[n] Klappendichtungen (ohne Kammerverschlüsse), so kann de[m] Entstehen widriger Schallschwingungen vorgebeugt we[r]den.

2. Massenausgleiche, Massenfundamente usw. für Maschinenanlage[n]

Gemäß Berger (»Die Schalltechnik« Braunschwe[ig] 1926 S. 47) muß sich der Schwerpunkt der beweglich[en] Massen der Maschine in relativer Ruhe zum Maschine[n]raum befinden, und ferner soll der Drall der beweglich[en] Massen für jeden im Maschinengebäude festen Punkt ko[n]stant sein.

Bei unvollkommen ausgeglichenen Motoren hat der Unterlage das Gewicht der ruhenden Massen so zu ve[r]mehren, daß Gegenbewegungen unmerklich oder unschä[d]lich werden, d. h. es ist ein Massenfundament he[r]zustellen. Ist der Massenausgleich nicht vollständig, so fü[r] andere Hilfsmittel vorzusehen. So muß z. B. der Grun[d]bau für Verbrennungsmotoren durch lange Zugant[er] sicher mit dem Rahmen verbunden sein; falls der Bod[en] nachgiebig ist, sind durch Eiseneinlagen Vereinigungen [zu] einem starren Block durchzuführen. Vorteilhaft ist au[ch] ein Verzahnen gegen eine kräftige Betonsohle. Je grö[ßer] die auszugleichenden Triebwerksgewichte sind, desto [be]deutender müssen die starr anzuschließenden Fundame[nt]- oder Erdbodenmassen sein. Bei vollkommen ausgegliche[nen] Motoren ist ein Massenfundament unnötig. Gegen d[as] Fernleiten kleinerer Maschinenerschütterungen genügt me[ist] eine Isolation durch elastisch wirkende Stoffe, wie F[ilz,] Kork u. dgl.

Im allgemeinen ist hinsichtlich des Auflagers der M[o]toren, Gebläse und Kältekompressoren von Rohrpostkra[ft]stationen, vom Motor und Transporteurgetriebe bei P[ost]mechanisierungen hervorzuheben, daß das Fundame[nt] stets ausreichend bemessen sein muß; nicht nur das G[e]wicht, sondern auch die Betriebsbewegungen, die Erschüt[te]rungen der Maschinen, die Energierückleitung der Arbei[ts]maschinen, der mechanischen Umformer usw. müssen sic[h] aufgenommen werden können. Vollkommene Standfest[ig]keit als starre Unterlage, unter genauer Anpassung an [die] Tragfähigkeit des Auflagers, sind Hauptforderungen [des] Grundbaues. Der Aufstellung von Heizkesseln für Dam[pf]maschinen muß besondere Beachtung geschenkt werd[en,] weil bei ihrer festen Verbindung mit dem Boden lei[cht] Körperschalle sich ausbreiten und auf die Mauern übert[ra]gen können.

Um die von dem Antrieb herrührenden Schallwirk[un]gen zu vermindern oder wenigstens einzudämmen, ist [die] Wahl der Motore ausschlaggebend. Kommen, was [bei] stationären Anlagen der Postfördertechnik ebenso wie [für] neuzeitliche Rohrpostkraftstationen die Regel bildet, E[lek]tromotoren in Frage, so müssen deren Läufer gut aus[ge]wuchtet sein. Ist dieser Massenausgleich unvollständig, [so] wird die Motorwelle in Schwingungen gebracht, die [sich] fortpflanzen können. Die Gefahr des Erzeugens merkli[cher] Vibrationen wird bei Auswahl langsam laufender [Ma]schinen herabgemindert[7]).

[7]) Vgl. hierzu meinen Aufsatz in der Zeitschrift »Helios«, 1[...] über »Hauptgesichtspunkte für die Auswahl der Elektromo[toren] in der Postfördertechnik«, ferner Hütte II (Berlin 1923), S. [...]

[V]ermeidung von Stoßwirkungen, Vorsorge für mechanische Glättungen für Schmierungen, Stoßausgleiche usw.

[.]) Benutzung schallweicher Stoffe; Für[so]rge für stoßfreie Bewegungen.

Zum Verhüten des Auftretens von Schall unentbehrlich das Verhindern unmittelbaren Aufschlagens [sch]allharter Stoffe aufeinander. Man ersetzt bei [ein]er Reihe von Bewegungsmechanismen den einen Körper [ode]r beide Materialien durch schallweiche Stoffe oder [leg]t einen schallweichen Stoff dazwischen und fängt so den [un]mittelbaren Aufschlag federnd auf (Berger S. 49). [Ste]llt man sich ein Laufrad vor, so wirkt bei der Annahme, [daß] der Kreis einem unendlichen Vieleck gleichkommt, jedes [...] als ein kleiner Schlag auf die Laufschiene, z. B. eines [Bre]ttransporteurs, einer Kettenbahn; diesen Schlag zu [dä]mpfen, ist Grundbedingung der Schalleindämmung für [lauf]ende Teile. Man könnte nun entweder die Laufschiene [selb]st aus weichem Stoff herstellen oder sie mit nachgiebi[gem] Material verkleiden. Einfacher ist es in vielen Fällen, [die] Laufräder selbst mit einem weichen Überzug, allenfalls [aus] Gummi oder Fiber zu versehen (von beiden Stoffen [ist] Gummi dem Fiber vorzuziehen, obwohl der Anschaf[fun]gspreis höher ist; Fiber erhält infolge Reibungen mit[unte]r unebene Flächen). Auf die Glätte der Laufflächen ist [Bed]acht zu nehmen; die Schiene, welche vom Walzwerk [ko]mmt, ist oft uneben, so daß das darauf laufende Rad [a]n geringe Erhöhungen stößt oder in kleine Löcher [...]; es ist also notwendig, die Gleitfläche der Laufschienen [vor] dem Einbau so zu bearbeiten, daß Unebenheiten ausge[gli]chen sind.

[D]ie Stöße der Laufschienen von Gliederbändern sind ge[na]ust aufeinanderzupassen, allenfalls zu schleifen, so [daß] durch die Laufrollen keine merklichen Schläge auf das [Ger]üst übertragen werden. Für Kreistransporteure mit [...]ger Strangführung bewähren sich schalltechnisch u. a. [Ru]ndeisengliederketten (Schiffsketten). Bei den letztgenann[ten] Förderern ist ebenso wie bei Gliederbändern überdies [die] Isolation der Aufhängeböcke oder Stützen gegenüber [dem] Gebäude empfehlenswert, z. B. durch Korkzwischen[lage]n. Sogenannte Schalldämpfer mit Federn eignen sich [da]bei weniger infolge deren großen Ausschläge. Die [Ke]ttförderer und insbesondere die in einigen Fällen der [Po]stpraxis benutzten Brettransporteure verlangen geeig[nete] Auswahl der Baustoffe und sorgfältigste Werkstatt[aus]führung; Schläge auf die Stützkonstruktion oder auf [die] Antriebsorgane dürfen nicht vorkommen. Sehr genaue [Arbe]it verlangen die Umlenkstellen. Aus schalltechnischen [Grü]nden und wegen der Unterhaltungskosten sind bei Band[tran]sporteuren die Gurte endlos zu vulkanisieren. Gurt[schläge] treten nicht nur durch Krallenverbinder auf, son[dern] auch bei ähnlichen unstetigen Zusammenschlußorga[nen]. Es geben Metallteile beim Übergang über jede Ab[lauf]rolle merkliche Schläge auf diese ab, die sich im Ge[rüst] und u. U. auch auf das Gebäude fortpflanzen. Die [Tra]grollen sind bei Bandtransporteuren tunlichst aus ge[zoge]nem Rohr herzustellen, welches die Gewähr für runden [Lauf] bietet. Geschweißte Rohre sollen für Anlagen, bei [dene]n es auf geräuschlosen Gang und geringen Kraftbe[dar]f ankommt, nicht benutzt werden.

[G]eschliffene Stahlführungen werden an Stelle der sonst [allge]mein üblichen Eisenführungen oft mit Holzbelag ver[wendet], um bei Fahrstühlen ein Stoßen (Rumpeln) der Auf[zugs]kabinen zu vermeiden; Holz weist jedoch ebenfalls Un[gena]uigkeiten auf, insbesondere bei Führungen aus frischem [Holz]. Dieses quillt bekanntlich in feuchter Umgebung und [schwi]ndet beim Trocknen; wird es an dieser Raumverän-derung (dem »Arbeiten« des Holzes) irgendwie gehindert, so wirft oder zieht es sich und reißt. Falls nicht gute Konservierung des Holzes vor dem Einbau erfolgte, ist selbst bei sorgfältigster Werkstattausführung eine Reihe von Ungenauigkeiten der Führungen unvermeidlich; dies gilt vor allem für feuchte Neubauschächte. Ein öfteres Nachhobeln der Führungen, nicht nur zu Anfang des Betriebes, sondern auch gelegentlich der Hauptrevisionen der Aufzüge, führt zwar zu Besserungen. Das Entstehen zu großen Luftspielraumes an den Gleitbacken muß dabei hintangehalten werden, es könnte sonst erhöhtes Klappern an den Führungen eintreten. Wenn geschliffene Stahlführungen richtig montiert und an den Eisenbetonwänden usw. ordnungsgemäß befestigt werden, lassen sich viele Geräusche, welche sonst durch das Reiben der Kabine auf den Holzführungen verursacht werden, ausschalten. Aufzüge mit Stahlführungen fahren unter sonst gleichen Verhältnissen ruhiger als jene mit Holzführungen[8]).

Ebenso wie man bei Rohrposten die Wirkung der lebendigen Kraft der in einer Station eintreffenden Patronen durch entsprechendes Bemessen der Förderluftspannungen (genaue Unterteilungen der Kraftluftversorgung usw.) oder durch Hilfsgeräte (Schleusen usw.) an den Apparaten auszugleichen sucht, bringt man bei Postförderanlagen alle erheblichen Stoßwirkungen, insbesondere den freien Fall der Pakete auf Gleitbahnen, Gliederbändern auf ein Mindestmaß; dies geschieht nicht nur zum Schonen der Sendungen, sondern auch aus schalltechnischen Gründen.

Die Rutschen sind so zu gestalten, daß die Pakete sich möglichst frei auf der Gleitbahn bewegen; ein Aufstoßen auf den Boden oder ein Anprallen der Sendungen an die äußere Seitenwand ist zu vermeiden. Um dies zu erreichen, müssen z. B. durch kurze Übergangsschurren, Wippen, Bremspendel u. dgl. die Wirkungen des freien Falles der Pakete auf ein Mindestmaß beschränkt werden; wo ein rechtwinkliger Aufprall der Pakete auf Rutschenwandungen unvermeidlich ist, erhalten diese entweder Einlagen mit Lederdoppelpolstern (am besten in quadratischem Rahmen, um die Polster bei teilweiser Abnutzung beliebig drehen und wenden zu können) oder Gurtbespannungen usw. Es sollen die Blechstöße der Böden und Seitenwände von Rutschen geebnet sein, daß keinerlei Hindernis für das Paketgleiten eintritt. In der Kurve muß genügende Überhöhung des Rutschenbodens vorhanden sein; der Rutschenquerschnitt muß für Paketgleitbahnen rechteckig, für Briefbeutelrutschen halbkreisförmig oder korbbogenähnlich gestaltet sein, um ein möglichst reibungsfreies Anschmiegen des Fördergutes an die Rutschenwandungen zu erzielen. In das Gebiet der Erhöhung der Stetigkeit fallen auch die bereits angedeuteten Maßnahmen der Auswahl rotierender Kraft- und Arbeitsmaschinen, das Vermeiden kreischender Getriebe, des Klapperns von Rollen auf Schienen, die Verwendung weicher Stoffe für Rohrpostpatronen.

Um den Gleitwiderstand in den Rohren herabzusetzen, empfiehlt es sich, die Rohrpostbüchsen wie eine Granate mit

---

[8]) Beim Funktionieren der Fangvorrichtung, falls Seilbruch oder ein Seillängen eintritt, müssen die Führungen einen erheblichen Stoß aushalten können (das Gewicht des vollbeladenen Fahrkorbes × 1,9).

Ein Isolieren der Befestigungsbügel der Fahrkorbführungen ist wegen des Erfordernisses außerordentlich festen Einmauerns oder Verschraubens undurchführbar; das Isoliermaterial würde dem Stoß weichen. Ordnet man für Kabinenführungen geschliffene Stahlschienen an, so werden solche für die Gegengewichtsführungen ebenfalls hergestellt. Eiserne Aufzugskabinen gewährleisten meist ruhigeren Gang als hölzerne; bei diesen ist ein Krachen in den Fugen unvermeidlich.

Führungsringen zu versehen, die, wenn sie aus weichem Stoff (am besten aus Leder oder Filz) gefertigt sind, ein fast lautloses Gleiten in den Rohrbogen bewirken. Man gestaltet alle Rohrkrümmungen pneumatischer und mechanischer Geräte der Rohrpostapparate so, daß nicht nur Bewegungsstöße vermieden sind, sondern auch die Geräusche beim Durchfahren der Büchsen klein werden.

b) Hinweis auf einige Getriebekonstruktionen, Schmierverfahren usw.

Beim Benutzen von Arbeitsmaschinen niedriger Umdrehungszahl läßt sich Riemenbetrieb vom Elektromotor aus kaum umgehen. Die Ausführung eines gemeinsamen Fundamentes für Antriebsaggregat und Kompressor, Hebewerk usw. ist unwirtschaftlich, falls der Riemenlänge wegen der Auflagerblock zu lang werden müßte. Baut man beide Fundamente getrennt, so muß bedacht werden, daß durch wechselnde Riemenzüge, bewirkt durch veränderliches Drehmoment der Arbeitsmaschinen oder durch Flattern des Riemens, beide Einzelfundamente zusätzliche Beanspruchungen (durch Kippmomente) erfahren, welche die freien Massenkräfte oft an Größe übertreffen. In solchen Fällen hat sich das gegenseitige Abstützen der getrennt angeordneten, beispielsweise auf Korfund oder ähnlichem Isolator ruhenden und seitlich durch Luftschlitze umgebenden Fundamentblöcke, etwa in Form durchgehender Profileisen oder Eisenbetonträger, bewährt[8]).

Um Stöße zu vermeiden, werden Zahnräder aus schalldämpfendem Material (Novotext, Fiber usw.) hergestellt, auch Rohhautzahnräder mit den harten Metallrädern in Eingriff gesetzt. Der Zweck wird hierdurch aber nicht immer erreicht. Bei Zahnrädern muß ein Zahnflankenpaar das andere in der Bewegungsübertragung ablösen. Tunlichst ordnet man Evolventverzahnungen an, die zwar eine geringere Festigkeit als die Zykloidenverzahnung besitzen, aber dafür auch bei Änderungen des Achsenabstandes genauen Zahneingriff verbürgen, während die Zykloidenverzahnung nur in einer ganz bestimmten Entfernung richtig läuft. Empfohlen wird auch das Verwenden von Pfeilrädern, bei denen stets mehrere Zähne des einen Rades sich allmählich in die Zähne des Gegenrades schrauben und die Kräfte stetig aufnehmen, im Gegensatz zu gewöhnlichen Stirnrädern, bei denen der Zahneingriff sofort auf der ganzen Breite erfolgt (wie auch gewöhnliche Kegelräder tunlichst zu vermeiden sind). Einflußreich für das Vermeiden von Schallwirkungen ist außerdem das Verkleinern der Zahnteilung (Herstellung der Zahnräder nach dem Abwälzverfahren[10]).

Häufig finden sich Zahnräder besonderer Konstruktion in Verwendung, z. B. Titanzahnräder aus Metall-, Eisen- oder Stahlscheiben mit zwischen diesen liegenden Preßspanplatten u. dgl.; sämtliche Scheiben sind dabei zu einem Ganzen vereinigt. Diese Räder laufen bei normaler Verzahnung selbst bei größerer Umdrehungszahl nahezu geräuschlos und können auch für schwere Antriebe in Betracht gezogen werden, was bei reinem Rohhautbetrieb selten möglich ist. Es sind diese Räder im Durchmesser wesentlich geringer als Rohhautbetriebe; Schrägflanken und Winkelverzahnung, wie sie oft zweck Erreichens eines ruhigen und geräuschlosen Ganges be nutzt werden, brauchen diese Zahnräder nicht zu haben Geräuschlosigkeit erreicht man z. B. durch die Novotex zahnräder.

Müssen winklige Antriebe oder Stirnrädergetrieb wegen der Drehrichtung usw. benutzt werden, so komme im Interesse vollkommenen Vermeidens von Geräusche und weitgehendsten Eindämmens von Erschütterunge häufig gefräste Schraubenräder, welche im Ölbad laufe in Frage. Wichtig ist das Schmieren bewegter Teil wodurch die Reibungstöne beseitigt werden. Insbesonder bei wachsender Umlaufgeschwindigkeit genügt es zur G räuschdämpfung nicht mehr, lediglich schwach tönende u beträchtlicher Schalleitung sich widersetzende Stoffe (z. für die Zahnräder der Getriebe) zu verwenden (Rohhau Holz, Einlage mit gepreßter Baumwolle, gepreßte Papier, Zementausguß der Zwischenräume zwischen d Speichen der Zahnräder von Stirnradübersetzungen man muß vor allem bei rasch laufenden Systemen flüssi Ölschichten usw. vorsehen (reichliche Umlaufschmierun oder einstellbare Ringschmierlager, allenfalls Verwendun von Kühlöl). Die Schmierung wirkt ähnlich dem Steti machen der Bewegungsübertragung durch entsprechen Anpassung des Spiels der Stirn- und Kegelräde Riemen- oder Seilzüge u. dgl. werden zur Bewegung übertragung bevorzugt, wo immer Schallwirkungen vo zubeugen ist. Riemenantriebe sind für einzelne Tra porteure da zweckmäßig, wo beschränkte Riemengeschw digkeiten eingehalten werden können, Kettenantriebe n für geringe Umlaufgeschwindigkeiten.

c) Pneumatische Dämpfungen.

Der plötzliche Aufstoß hochgespannt Gase oder Dämpfe auf ruhende Luft verursa Lärm. Man versucht diesen dadurch zu verhindern, d man hochgespannte Gase oder Dämpfe allmählich, u zwar federnd auf die freie Luft überführt. Von die Luftausgleichmethode macht man in der Rohrpostappar technik umfassend Gebrauch. Um in Rohrpostkraftsta nen die im Gebläse entstehenden Luftstöße und Luftschw gungen auszugleichen, wird die Luft durch einen Verteil Luftspeicher, z. B. eine gemauerte Kammer, geleitet, wo ihre Strömungsgeschwindigkeit verliert und u. U. f unterteilte Zwischenwände durcheilen muß. An Stelle gemauerten Dämpfungskästen verwendet man a schmiedeeiserne Kessel, die Trennwände besitzen könn durch welche ähnliche Wirkungen erzielt werden. schaffen die Ausgleichsbehälter für die gegnerischen L strömungen einen Kampfplatz, auf dem letztere sich geg seitig aufreiben, hierdurch die Maschinengeräusche w gehendst vernichtend.

An der Zapfstelle des Kompressorstutzens von Rohrp gebläsen für Druckbetrieb wird stets ein Schalldämp (Metalltrichter mit Segeltuchmembrane) zum Vernic der Kompressorgeräusche vorgesehen; beim Vakuumro postverkehr trifft man solche Anordnungen nächst äußeren Linienanfangsapparates. Luftschall wird jedem Rückwurf durch Absorption geschwächt. Die wendung von Strahlkörpern und der Einbau por Stoffe in Schalldämpfern sorgt für Schwächung Schalles (hohe Zahl von solchen Rückwürfen, ehe der zelne Schallstrahl die ins Freie führende Öffnung errei Da Schallwellen relativ zur Luft mit einer Gesch digkeit von 330 m/Sek. fortschreiten, finden sie auch g die bei Rohrpostansaugstellen mit 3 bis 4 m/Sek. ein

[8]) Vgl. »Die Schalltechnik«, Berlin 1928, S. 34.

[10]) In der Londoner Untergrundbahn hat man festgestellt, daß der Hauptlärm vom Rollen der Räder auf den Schienen herrührt, die beide schallhart sind. Das Geräusch wurde gemildert durch Überstülpen der gegenüber dem Eisen schallweicheren Lederhauben über die Räder. Man dichtete ferner die Wagen möglichst schalldicht ab und verbot das Öffnen der Fenster während der Fahrt.

nde Druckluft einen ungehemmten Weg ins Freie; hall- und Luftgeschwindigkeit subtrahieren sich in sem Falle zu der wirklichen Absolutgeschwindigkeit. Abluftkanal addieren sich Führungs- und Schallchwindigkeit. Hierauf muß bei allen schalltechnischen ordnungen im Rohrpostwesen geachtet werden.[11])

4. Verringern von Beschleunigungen.

In der Postfördertechnik, einschließlich der meisten Haus- Stadtrohrposten, kommt es überwiegend auf ein Verden großer Stillager, auf stetiges Befördern an, selten bedeutende Bewegungsgeschwindigkeiten. Bei allzu ch umlaufenden Teilen, z. B. bei Antriebsmotoren und trieben, ist das Brummen und Singen der Maschinen deren Verbindungsglieder lästig. Bei übermäßig ßen Bewegungsgeschwindigkeiten der Förderbänder, eistransporteure, Elektroposten, Rohrpostbüchsen usw. der Verschleiß der technischen Einrichtungen erheblich; wächst aber auch der Lärm und die Erschütterung mit ehmender Schnelligkeit der Förderung. Wo daher nders rasche Betriebsgeschwindigkeiten nicht unbedingt ig sind, wird man letztere in möglichst geringen enzen halten (Schnellrohrposten in Weltstädten nur bei igen Fernverbindungen größten Verkehrs). Bewegsmechanismen mit starken Geschwindigkeitsänderun- werden bei der Post nur vereinzelt angewendet, z. B. Kraftsparsysteme der Haus- und Stadtrohrposten. Geschwindigkeitsänderungen läßt man möglichst ig erfolgen und hält sie tunlichst in geringen Grenzen. Übersetzungen ins Langsame sind, wo nicht elektrische altungen unmittelbar eingreifen können, allenfalls ch in Öl laufende, vollkommen gekapselte Schneckenriebe auszuführen. Die Geschwindigkeitsminderung nicht nur schalltechnische, sondern auch unmittelbare ökonomische Vorteile. Wenn z. B. für Gummigurte Geschwindigkeiten von $^1/_2$ m/Sek. vorgesehen werden, brauchen die Aufhängungen, das Antriebsgerüst und stützungen u. A. nicht besonders isoliert zu werden. höheren Geschwindigkeiten und fast immer bei Bagurten läßt sich die Gerüstabdämpfung selten umgehen. ald Kreistransporteure, Kettenförderer für Brieftel, Plattenbänder usw. mit größeren Geschwindigen als 0,25 bis 0,35 m/Sek. betrieben werden, sind die tzlichen Isoliermaßnahmen umfangreich und teuer.

Grundsätzliches über Isoliersysteme; Anwendungsbeispiele.

nsofern durch die erwähnten oder sonstige Methoden t verhindert werden kann, daß sich belästigender Luft- Bodenschall bildet, ist es erforderlich, diesen auf m Wege von der Erzeugungsquelle bis zum Ohr oder en gegen Erschütterungsübertragungen zu schützenden amen eines Gebäudes mit wirksamen Mitteln abzuen. Nach den obigen Darlegungen sind grundsätzlich ei verschiedene Verfahren anzuwenden, achdem Schutz gegen Luftschall erreicht werden oder gegen Bodenschall; wo diese beiden wingungsarten gleichzeitig auftreten, ergeben sich binationen der Abwehrmaßnahmen; nur einige der Luftschall angewandten Abwehrmethoden bieten auch tz gegen Bodenschall und umgekehrt.

[11]) Vgl. die Zeitschrift »Die Schalltechnik«, Berlin 1928, S. 64, alldichte Zu- und Abluftwege«, Aufsatz von Dipl.-Ing. her Lindenau (Berlin-Steglitz).

1. Dämpfung des Luftschalles.

a) Anordnung schwerer oder leichter und biegungssteifer Wände, von Doppeltüren und Doppelfenstern.

Im Abschnitt I ist hervorgehoben, daß das Schallbrechungsverhältnis zweier Medien den Grad des Schwingungsüberganges bestimmt, vorausgesetzt, daß der Stoff frei von Biegungsschwingungen ist; es wirken Isoliermittel gegenüber Luftschall um so besser, je schallhärter das für die Trennung in Betracht kommende Material ist. Nur ein Teil der durch die Wand tretenden Luftschallenergie wird durch elastische Formänderungen der kleinsten Teilchen des Wandmaterials übertragen, ein anderer Prozentsatz gelangt nach den gegebenen Darlegungen durch Ritzen und Poren oder infolge Biegungsschwingungen der Wand als Ganzes auf die gegenüberliegende Mauerseite eines Zimmers und von da an die Luft. Der übertragene Schall wird besonders stark, wenn die Frequenz der auftreffenden Töne mit Eigenfrequenzen der Wand übereinstimmt (abhängig vom Material, der Biegungssteifheit, der Dicke und Größe sowie von der Art der Einspannung oder von der Belastung der Fläche). Es können also, wie schon angedeutet, im allgemeinen nur harte, steife, schwingungsunfähige und luftundurchlässige Wände genügenden Schutz gegen Luftschallgeräusche bieten, insoweit deren Entstehen, sei es durch maschinentechnische Maßnahmen, sei es konstruktiv, nicht zu vermeiden ist. Da schwere Wände (z. B. Ziegelmauern) mitunter nicht zu verwenden sind, war es Aufgabe der technisch physikalischen Forschung, leichte Wände zu konstruieren, welche ungefähr die gleiche Aufgabe erfüllen. Man ging dabei von dem Gedanken aus, solche Wände aus Platten mit dazwischengelegten, schwingungsdämpfenden Schichten herzustellen (z. B. Holz- oder Korkplatten mit Bleiblech oder Kombinationen von Pappe und Wellpappe). Durch die dämpfenden Zwischenlagen wird verhindert, daß die Schwingungen einer Wandfläche sich auf die andere Seite und die angrenzende Luft übertragen. Eine Doppelwand mit Luftzwischenraum kann besser isolieren als eine einfache Wand mit gleicher Wandmasse, wenn die Luft nicht schwingen kann. Eine Füllung des Zwischenraumes zwischen doppelten glatten Wänden mit kleinen Korkstückchen erhöht die schallisolierende Wirkung gegenüber reinem Luftzwischenraum.

Reiher weist in der Zeitschrift »Wärmetechnisches Bauen« (Stuttgart 1927) u. a. auf den Einfluß des Abdichtens mit Papier, Linoleum, Blech und auf die Wirkung der in einer Wand eingeschlossenen Luftschicht hin. Lufträume haben nach seinen Feststellungen die Fähigkeit, leicht in Schwingung zu geraten, wenn sie von außen angeregt werden und wenn die Tonhöhe mit ihrer Eigenschwingungsdauer zusammenfällt. Wenn die Luftschicht in schwingungsfähige Wandungen eingeschlossen ist, kann infolge Resonanzerscheinungen zuweilen Anlaß zu starker Schallübertragung gegeben sein. In schalltechnischer Hinsicht erfordert daher die Anordnung derartiger Wände äußerste Sorgfalt, desgl. die Art der Ausführung von Fenster und Türen eines Gebäudes, die in der Hauptsache aus leicht schwingungsfähigen Teilen bestehen und das Entstehen von Undichtheiten begünstigen.

Die Schalldurchlässigkeiten der drei Fensterarten: Einfachfenster, normales Doppelfenster und gut gedichtetes Doppelfenster verhalten sich wie 30 : 3 : 2. Das Einbauen dickeren Glases verringert die Schwingungsfähigkeit der Scheiben und damit die Schalldurchlässigkeit; bei Türen muß stets darauf geachtet werden, daß sie keine

Hohlräume enthalten. Die im Verhältnis zum Gewicht guten Schallisolierungen von Fachwerkswänden erklären sich aus der großen Zahl von Schichten, den wechselnden Wandstoffen mit ihren verschiedenen Elastizitäten und Schallgeschwindigkeiten. Das Einlegen von Torfmatten in eine einfache Fachwerkswand erhöht die Schallisolierung.

Kleine Öffnungen der Umfassung schalldichter Räume können den Erfolg sonst hervorragender Isolierungen zunichte machen. Rohrdurchbrüche in Wänden und Mauern, offene Fenster und Türen, Lüftungsöffnungen, Ventilationskanäle haben im größeren Maßstabe nachteilige Wirkungen.

b) Hinweis auf Decken- und Bodenisolierungen.

Drei Einzelforderungen von grundsätzlich verschiedener Art müssen an eine wirksame Deckenisolierung gestellt werden. 1. Der im Raum entstehende Luftschall (Sprechen, Rufen, Musizieren) darf nicht durch die Decken hindurchgehen. 2. Der im Raum entstehende Bodenschall (Treten, Scharren, Aufstampfen) darf nicht durch Horizontalfortleitung im Fußbodenbelag und weiter durch das aufgehende Mauerwerk im unteren Stockwerk hörbar werden. 3. Der im Raum entstehende Bodenschall (Treten, Scharren, Aufstampfen) darf nicht durch Vertikalfortleitung vom Fußboden auf die Tragkonstruktion der Decke diese zu Biegungsschwingungen anregen, die dann auch als Schall durch das Ohr im oberen Stockwerk wahrgenommen werden.

Wichtig ist die Isolierung von Decken gegen nach unten durchdringenden Körperschall, wie er durch den Betrieb von Maschinen erzeugt und durch die große Ausstrahlfähigkeit membranhafter Decken in den darunterliegenden Räumen ausgestrahlt werden kann. Eine Reihe von Decken ist bei Errichtung der Bauten nicht für die Aufnahme von Maschinen vorgesehen, insbesondere wirken Massivkonstruktionen nicht allein als Membrane, sondern stellen auch einen gesicherten Betrieb in Frage. Um die statischen Bedingungen bei Maschinen, die auf Massivdecken gelagert sind, zu erfüllen, ist allenfalls eine entsprechende Hilfsdecke einzuziehen, deren eingespannte Auflager allseitig isoliert sind, beispielsweise mit Antivibrit oder Asphaltkorsil. Zwischen Hilfsdecke und der bestehenden Decke ist u. U. leichtes Korsilmaterial einzubauen, das gleichzeitig die Herstellung der Hilfsdecke erleichtert. Unmittelbarisolierungen der Maschinen, allenfalls mittels Schwingungsdämpfer, Hilfskonstruktion usw. können sich in Verbindung mit den vorbezeichneten Hilfsdeckenanordnungen schalltechnisch vorteilhaft erweisen. Möglichst weicher, fast polsterartiger Isolierungsbelag auf der Rohdecke, darüber ein hinreichender biegungsfester, tragfähiger Estrich, der seinerseits von den Umfassungswänden abgetrennt ist, erscheinen zweckmäßig; es werden hierdurch die in den Estrich flutenden Schalle wirksam von dem Übertritt in Mauern und Decken ferngehalten. Nach Dr. Reiher sollen schwingungsfähige Lufträume an Decken und Fußböden wegen der Gefahr des Mittönens solcher Lufträume vermieden werden. Sollte das nicht möglich sein, so muß durch isoliertes Lagern der meist in Schwingung versetzten Teile der Fußböden (Balken, Belag) ein Übertragen der Vibration auf die Lufträume verhindert werden. Bei Holzbalkendecken sind Körper- und Luftschallabdichtungen nach unten hin vielfach sehr erschwert. Wenn es möglich ist, durch Zwischenschaltung von weichem, nicht schwin-gungsfähigem Material (Antiphon, Bimskies, Schlacke usw.) Schallsicherungen zu erzielen, ist damit meist auc ein Erhöhen des Wärmeschutzes gegeben.

Für das Bemessen der Schallundurchlässigkeit vo Decken sind die allenfalls vorhandenen Hohlräume weniger von Bedeutung als die Art der Homogenität. Schalltechnisch einflußreich sind die Konstruktionshöhe und das Trägheitsmoment der Decken.

Die bisher in neueren Gebäuden angewendeten Fußbodenisolierungen lassen sich im wesentlichen i folgende Gruppen teilen:

1. Elastische Beläge auf der Rohdecke oder einen Estrich, auf welchem unmittelbar Linoleum aufge klebt oder Parkett unter Verwendung von Asphalt aufgelegt wird und welche wegen der Unmittelbar belastung durch die Möbel und wegen des direkten Begehens so fest sein müssen, daß jedwedes Ein drücken der Lasten in das Linoleum oder Parkett vermieden ist. (Verwendung von Reinkorkplatten oder Korkstein, schalldämpfenden Estrichen mit Chlor magnesiumgehalt, Einlagen von Korkschrot, Säge mehl u. dgl. Diese Einlagen sollen dem Estrich di innere Spannung nehmen und dadurch stumm wirken.)
2. Im Gegensatz hierzu stehen Isolierungen, übe welche ein tragfähiger Zement- oder Gipsestrich zu Aufnahme der spez. hohen Einzelbelastungen gebrach wird (Sandschüttung, Korkstein, Torfplatten in un gefähr 2—3 cm Stärke). Chlormagnesiumestrich haben sich nicht immer bewährt. Tragfähige Estriche die den Trittschall unmittelbar aufnehmen müssen sollen vom umfassenden Mauerwerk getrennt werden.
3. Als weitere Art der Isolierung wären zu bezeich nen: Weiche Linoleumbeläge, wie Korklinoleum Gummimatten und Teppiche. Diese Art de weichen (direkt begehbaren) Beläge gibt dem im gleichen Raum Befindlichen den Eindruck des weichen Auftretens, nimmt infolge geringer Schall reflexion (Raumakustik) den Eindruck des scharfen Aufstoßes, täuscht aber hinsichtlich der Durchlässig keit durch die Decke nach unten.

Die erstbezeichneten Isolierungen gewinnen äh liche Eindrücke, sind aber wegen der notwendigen Be lastungsfähigkeit zu hart, um dynamische Impuls durch das Auftreten und Scharren wirksam gegen di Rohdecke abzuhalten. Die AG Zorn hat u. a. sei Jahren Versuche gemacht, indem Reinkork, stumpfe Estrich, Korkunterlage, Linoleum und dünne weich Gummimatten (diese Stoffe alle gleichzeitig aufein ander) begangen wurden. Dabei hat sich herausge stellt, daß Scharren und Schleifen, also selbst klein Amplituden, nach unten fast ungemindert durchge strahlt wurden. Bei der zweitangeführten Art de Fußbodenisolierung waren infolge des Druckaus gleichs des Estrichs die spez. Drucke auf die Isolierun gering. Die verfügbaren Isoliermittel, welche teil tragfähig sein mußten, wie Torf, Reinkork un gewalzter Sand, erwiesen sich dabei als zu har (brettartig), sie ließen ebenfalls kleinste Amplituden wie Scharren, fast ungemindert durch. Bei lose Sandschüttung setzt sich der Sand allmählich, un es bilden sich unter dem Estrich Hohlräume, die de Bestand des Estrichs gefährden und den bekannte hohlen Klang erzeugen, die Schwingungsfähigkei

der Estriche vermehren und, abgesehen von diesen technischen Bedenken, den Schall ebenfalls vermehrt durchlassen[12]).

Nur ein weicher, elastischer und dabei schallstumpfer lierbelag zwischen Rohdecke und tragfähigem Estrich, pielsweise die Zorn'sche Isolierung mit »Antiphon«, rt unter Beibehaltung des unter Nr. 2 angegebenen inzips schalltechnisch zum Erfolg. Auf die Rohdecke rden dabei Raster von Reinkorkstreifen weichster und er Qualität in ungefähr 2—3 cm Höhe aufgeklebt. durch solche Raster entstehenden kassettenartigen ischenräume werden durch eine Schüttung von imgniertem Reinkorkschrot und Reinkorkmehl ausgefüllt. se Füllung hat infolge ihres geringen Gewichtes nicht Tendenz sich zu setzen und wirkt polsterartig, ohne am gen des Estrichts wesentlich teilzunehmen. Nunmehr d das Ganze mit Bahnen von Asphaltfilz abgedeckt, e werden alsdann überlappt und mit Hartpech getet, so daß eine fast wasserdichte Abdeckung besteht. seitliche Isolierung des nunmehr darauf aufzugenden Estrichs aus Zement, Gips oder Diara nesfalls Magnesitestrich) von mindestens 2,5 cm rke geschieht durch seitliche Reinkorkstreifen, die an Umfassungswänden hochgestellt werden. Die Reinstreifen schneiden mit Estrichoberkante ab. Aus rsamkeitsgründen kann u. U. diese Art seitlichen Isons wegfallen, durch Hochziehen des Asphaltfilzbelages d die seitliche Isolierung des Estrichs hinreichend erst. Da der Estrich auf dem Reinkorkstreifenraster ruht, wird dieser Raster so stark dynamisch belastet, dies seiner eigenen Federungsvorspannung entspricht. Estrich wird teilweise auf Biegung beansprucht; es nen daher nur erstklassige Estriche bei zuverlässiger legung verwendet werden. Es hat das wasserdichte ecken für die Estrichherstellung den Vorteil, daß das Estrich zugeführte Wasser jenem zum Abbinden voll Verfügung steht und nicht in die Isolierung eindringt.

Bemerkung über Luftschallisoliegen bei Rohrpostkraftstationen und fördertechnischen Einrichtungen im stbetrieb.

ie durch die Luft übertragenen Schallschwingungen ven in Rohrpostkraftstationen in der Weise npft, daß die Maschinen möglichst in Kellerräumen dicken, starken Mauern oder anderen schalltechnisch erten Wänden mit doppelwandigen Türen und sorgfäl- ingepaßten Doppelfenstern untergebracht werden. In chen Fällen helfen dichte, wollige Fenstervorhänge. umkleidet man die Maschinen mit einer besonderen mer, deren Doppelwände mit Torfmull oder dgl. ausstert sind. Nicht einfach gestaltet sich das Schallaben zwischen Maschinenraum und Schacht eines Auf-; dies kann allenfalls dadurch erreicht werden, daß die Ablenkrollen noch in den Maschinenraum ver- ein tunlichst schmaler Schlitz, der die Seile frei ist hierbei anzuordnen; letzterer kann überdies noch flexible Filzstreifen abgedichtet werden, welche durch vandernden Drahtseile auseinander gedrückt werden sich hinter den Seilen wieder schließen. Nach diesem ahren sind beispielsweise von den Stigler-Aufzugsn (Dipl.-Ing. Burger, München) gute Wirkunerzielt worden. Aufzugsschächte sind bekanntlich vorhe Schalltrichter; sie pflanzen Geräusche, die beim Ein- und Ausschalten der Aufzugsmaschine auftreten, oft durch ein ganzes Haus bis in die fernsten Stellen fort. Ähnliches gilt für die durch Förderbänder, Rutschen usw. geschaffenen Kanäle zwischen den Stockwerken. Damit sich in Rohrleitungen pneumatischer Anlagen keine Geräusche und Erschütterungen weiterleiten oder auf die Mauern übertragen, muß die Schallausbreitung durch Bleistutzen oder durch Flanschen mit Gummi- oder Bleidichtungen unterbrochen werden; auch Anschlußstutzen aus Segeltuch, Gummi, Leder usw. sind zweckmäßig. Berührungen der Eisenrohre, Messingleitungen usw. mit den Mauern sind tunlichst zu vermeiden. Letzteres wird nach den Feststellungen von Dr. Ing. Reiher (München) am besten durch Einlegen von Kork- oder Filzstreifen in die Befestigungsschellen erreicht.

Durch Einschalten von dämpfenden Materialien an den Knotenpunkten und Auflagerstellen eiserner Fachwerke der Gebäude oder der Gerüstkonstruktionen von Transportanlagen kann verhütet werden, daß sich Geräusche von einer Stelle des Gebäudes unmittelbar auf das ganze Haus übertragen, ein Umstand, der (bedingt durch das verwendete Material und die Konstruktionsart) bei Eisenbetonbauwerken besonderer Beachtung verdient (der Schall wird verstärkt und gut weitergeleitet).

2. Isoliermaßnahmen gegen das Ausbreiten des Bodenschalls.

a) Elastisches Zergliedern und Unterbrechen der Konstruktionen.

Die mechanischen Postförderanlagen bestehen im allgemeinen aus der Antriebsmaschine (insbesondere Elektromotor), dem Getriebe (selten Transmissionen), ferner aus einer Eisenkonstruktion für die Fahrbahn sowie einem System von Bauelementen mit rollender oder gleitender Reibung. Neben diesen Förderern kommt noch die Nutzlast kinetisch wirksam in Frage. Bei Rohrposten sind die Maschinenstationen, Apparate, Rohr- und Signalleitungen, Büchsen usw. in ihrer schalltechnischen Wirkung zu überprüfen. Rollende oder gleitende Reibung erzeugt Körperschalle, die vor allem durch Eisenkonstruktionen oder Rohrleitungen fortgeleitet werden. Die den hierbei verwendeten Baustoffen charakteristische Eigenschwingungsfähigkeit (die Resonanz) kann bei harmonischem Zusammentreffen der Schwingungen als sekundärer Schwingungserreger in Erscheinung treten. Aus statischen Gründen müssen die Eisenkonstruktionen einer Postmechanisierungsanlage oder das Rohrnetz, die Apparate einer pneumatischen Einrichtung möglichst starr mit der Mauer oder dem Boden vereinigt sein. Das Bekämpfen der Körperschalle und Erschütterungsschwingungen bedingt ein elastisches Zergliedern oder Unterbrechen der Stützen, man muß einen Ausgleich dieser Forderungen anstreben. Durch konstruktive Aufteilungen trachtet man, den von den Schallerzeugern herrührenden Körperschall möglichst auf seinen Herd zu beschränken. Im übrigen müssen z. B. Eisenträger tunlichst homogen zusammengefügt bleiben, da es mechanisch bedenklich und schalltechnisch wirkungslos ist, wenn zwischen den Konstruktionen elastische Isolierungen eingeschaltet werden.

Die Isoliermaßnahmen beeinflussen die Bauart der Förderanlagen beträchtlich; es hängen die Einzelmaßnahmen wesentlich von der jeweiligen Ausgestaltung der Mechanisierungs- oder Rohrposteinrichtung ab. Über die schalltechnische Behandlung der Aufhängungselemente muß man sich demnach schon bei der Anordnung der Transporttechnik in Postgebäuden vollkommen klar sein; es ist meist nur in engen Grenzen möglich, nachträglich wir

[12]) Siehe Vortrag von Privatdozent Dr. Reiher auf der ...hre 1928 abgehaltenen Tagung für wirtschaftliches Bauen.

kungsvolle Körperschallisolierungen anzubringen. Die Eisenkonstruktion usw. ist bei solchen Ergänzungen fast immer grundlegend in ihren Aufhängungselementen zu verändern.

Eine sehr wirksame Maßregel, Geräusch- und Erschütterungsübertragungen zu vermeiden oder bedeutend einzudämmen, ist die Ausbildung der Traggerüste, der Rohrführungen usw. derart, daß sie die Wirkung der Schwingungen nicht summieren; es sollen Schwingungen in einem Abschnitt der Förderbahn grundsätzlich an diesem Teil aufgezehrt werden.

b) Dämpfende Unterlagen und Seitenisolierungen, insbesondere Luftspaltanordnungen, Schwingungsdämpfer bei einigen Beispielen von Maschineneinrichtungen.

Maschinelle Anlagen der Haus- und Stadtrohrposten, mechanischer Fördereinrichtungen usw. können Deckenschwingungen erzeugen, auf welche empfindliche Apparate, Relais usw. im gleichen Gebäude (Telephonumschaltestellen) ansprechen; es müssen daher für diese Diensträume unter allen Umständen sämtliche zum Abdämpfen der Schallstärke notwendigen Maßnahmen getroffen werden. Aber auch in Postgebäuden, in denen derartige besonders feine Geräte nicht aufgestellt sind, erscheint aus den im Abschnitt I hervorgehobenen Gründen sorgfältige Schallsicherung angezeigt. Wo immer möglich, trachtet man zu vermeiden, daß bei Maschinenfundamenten oder Aufhänge- und Stützkonstruktionen Eisen auf Eisen zu liegen kommt. Es ist zwischen beiden Teilen tunlichst Isolation vorzusehen. Wenn hierbei große Drucke aufzunehmen sind, so ist ein widerstandsfähiges Material zu verwenden, z. B. Korfund oder Antivibrit, auch Kork, u. U. im Zusammenhang mit Holz (so daß also auf die Korkschicht noch eine Holzunterlage kommt). Die zum Befestigen der Konstruktionseisen benötigten Steinschrauben sind in Gewebebaukästen einzuzementieren und erst dann in die Mauer oder Decke einzulegen. Diese Kästen sind ebenfalls am besten aus Korfund oder Antivibrit herzustellen.

In Gebäuden, im Erdboden usw. kommen gewöhnlich schallharte Stoffe in Frage; die Schallausbreitung kann, wie bereits erwähnt, verhindert werden, indem man einen schallweichen (lockeren) Stoff (kleinen Schallwiderstandes) zwischensetzt. Demnach ist z. B. mittels dämpfender Unterlagen aus Reinkork, Antivibrit, Korkplatten verschiedenen Systems (z. B. Korfund), ferner durch Filz, Korsil, Lohe, Eisenfilz, Expansit, Sandplatten, Torfmull usw. bei Maschinenfundamenten und ferner durch Anordnung von Luftschlitzen (Vermeidung seitlicher Berührung des Fundamentes mit dem Erdreich oder Bodenbelag) den Nachteilen des Körperschalles durchgreifend zu begegnen[13]). (Vermehrte Schallweichheit infolge der Poren dieser Materialien gegenüber den schallharten Leitern.)

Der beste Isolator bei schallharten Stoffen ist Luft, deren Wirkung bei Maschinenanlagen nahezu der Luftleere gleichkommt. Werden die Unterstützungspunkte der Maschinen durch schallweiche feste Körper isoliert und
lassen sich Biegungsschwingungen einigermaßen hintan
halten, so werden nicht nur die Erschütterungsübertragun
gen auf das Gebäude gering, sondern auch die auf Kör
perschall zurückzuführenden Maschinenbeschädigungen. Be
der Wirksamkeit der Luftzwischenräume zum Isoliere
gegen Oberflächenwellen (es breiten sich die Oberflächen
wellen nur längs der Oberfläche aus) ist es nicht nur zweck
mäßig, tiefe Gräben um den Schallherd zu ziehen (zun
Verhindern des Ausbreitens von Oberflächenwellen), son
dern auch Luftspalten um den vor Oberflächenwellen z
schützenden Ort anzulegen. Ein Eindringen von Schwin
gungen läßt sich hierdurch vermeiden. Die Grabentief
wächst mit der Wellenlänge.

Um bei Maschinen mit großem Drehzahlbereich Reso
nanzschwingungen der Maschine gegen den Baugrun
(verstärktes Mitschwingen von Gebäude- und Konstruk
tionsteilen mit dem Körperschallerzeuger) zu verminderr
wählt man nach Bunzl (Zeitschrift »Die Schalltechnik
1928, S. 42) eine Unterlage mit großem Absorptions
faktor (mit hohem Wert der in Wärme umgewandelte
Formänderungsarbeit). Wenn bei Maschinen bestimmte
Drehzahl starke Resonanzschwingungen nicht zu befürchte
sind, wird man eine federnde Zwischenlage ohne besonder
dämpfende Eigenschaften vorziehen.

Das Kippmoment der aufgestellten Maschine beding
die Wahl zwischen elastischer Unterlagsplatte und Schwin
gungsdämpfern; letztere bestehen aus einer festen Kapse
die mit dem Gebäudeteil, auf dem die Maschine aufgestell
werden soll, verschraubt wird. Die Maschine selbst wir
an einem zweiten Körper befestigt, der im Innern de
Kapsel durch Federn und andere arbeitsaufnehmend
Stoffe elastisch gelagert ist. Das Abfedern verhinder
ein Fortleiten fühlbarer Erschütterungen; außerdem wir
durch Stoffe hoher innerer Reibung dafür gesorgt, da
die Bewegung der Maschine über den Schwingungs
dämpfern aperiodisch verläuft, so daß selbst bei star
wechselnden Umdrehungszahlen im allgemeinen Resonan
erscheinungen ausgeschlossen sind.

Schwingungsdämpfer können zur geräusch- un
erschütterungsfreien Aufstellung zahlreicher Maschinen un
Apparate mit fester Grundplatte oder mit gemeinsame
Grundrahmen dienen, sei es, daß letztere auf gewachsene
Boden montiert werden, sei es beim Aufbau auf Deck
oder auf Konsolen, an Wänden usw.[14]).

Das Anordnen von Schwingungsdämpfer
ist selbstverständlich nur zweckmäßig, wenn eine glei
mäßige Verteilung sämtlicher Belastungen und dyn
mischer Kräfte gegeben ist; es haben Schwingungsdämpfe
mitunter bei ungeeigneter Montage und Einregulierun
den Nachteil, daß sie auf den Antrieb oder auf das Tran
porteurgerüst nachteilige Rückwirkungen ausüben. Für d
bei Kolbenmaschinen auftretenden freien Massenkräf
erreicht man Eindämmungen des Übertragens von E
schütterungen mittels federnder Zwischenschichten u
dann, wenn träge Fundamentmassen (z. B. zwisch
Dieselmotor und Isolierung) eingeschaltet werden, d
plötzliche Impulse ansammeln.

Während große Maschinen oder schwere Bauteile v
Förderanlagen, die unmittelbar im Postabfertigung
raum zu ebener Erde stehen, allenfalls durch »Korfun
auflager« (Gesamt- oder Einzelfundament) isoliert werde
können, lassen sich leichtere Aggregate u. U. durch Isolie
dübel (z. B. aus Antivibrit oder Naturkork) gegen Scha

[13]) Schwere Kraftfahrzeuge, besonders Lastwagen und Omnibusse, setzen die Straßen mit schlechtem Pflaster derart in Erschütterungen, daß darunter die Häuser leiden, besonders dann, wenn ihre Gründung mangelhaft ist. Es ist daher durchaus berechtigt, wenn man Häuser vorsorglich auf erschütterungsdämpfende Unterlagen stellt, wie z. B. das Postscheckamt in Breslau. Vgl. den Aufsatz von Kasten in der Zeitschrift »Schalltechnik«, 1928, S. 44, und die einschlägigen Ausführungen von Berger in seiner Schrift »Die Schalltechnik«, Braunschweig 1926, S. 51/52.

[14]) Vgl. die Zeitschrift »Die Schalltechnik«, Berlin 192
S. 78, »Der Schwingungsdämpfer und seine verschiedenen A
wendungsmöglichkeiten«.

tpflanzung sichern. Bei kleinen Maschinen, Transsionsanlagen, Konsolen usw., welche eine feste Verbing mit Wänden oder Decken verlangen, muß auf olierung der Befestigungsschrauben geachtet werden.

Wenn die Eisenkonstruktionen an Wandkonsolen beigt werden sollen, müssen die Isolierungen bedeutende stizität im Hinblick auf die jeweils auftretenden Zug- Druckkomponenten aufweisen. Auf tunlichstes Veritern der Isolierfläche ist zu sehen (Erfordernis großer stizität bei geringem Schwingungsweg). Es sind ndkonsolen und die in Mauern eingebauten Träger n. in einen möglichst großen Rahmen aus Naturkork zubetten, auch werden Wandkonsolen durch die Mauer durch öfters unter Zwischenschaltung von Korfundtten usw. verspannt.

Das Aufhängen von Eisenkonstruktionen an Decken, Maßnahme, die mit Rücksicht auf die Notwendigkeit Freihaltens nutzbaren Gebäudegrundrisses postbetrieb- außerordentlich zweckmäßig erscheint, ist vom schallnischen Standpunkt im allgemeinen als eine wenig stige Form des Anbringens einer Förderanlage in m Gebäude anzusehen, weil hochgespannte Decken sehr nschwingungsfähig sind und zugleich starke Schallausahler darstellen. Es wäre hierbei insbesondere falsch, Isolierungsschicht zwischen Decke und die aufgehängte nkonstruktion zu bringen, weil jener Trennstoff nicht Last und deren Schwingungen aufzunehmen in der e ist. Vielmehr muß an der Decke eine Hilfsanordg angebracht werden, an welche unter Zwischenschalg einer belasteten, möglichst weichen Isolierschicht die enkonstruktion gehängt wird. Hierbei darf die spez. astung erfahrungsgemäß nicht höher als 2 kg/cm² , woraus sich ergibt, daß diese Auflagerflächen größer müssen, als es vielfach die belasteten Profilflächen Eisenkonstruktion gestatten. Daher ist es notwendig, belasteten Auflager durch unter- und übergelegte tten tunlichst zu vergrößern. Falls Fundamente für ße Maschinen auf Stockwerksdecken gesetzt werden sen, sind jene allenfalls auf eine besonders kräftige, dem Allgemeinboden keineswegs in Verbindung ende, sondern auf eigenen Tragwänden ruhende Konktion zu lagern, u. U. unter Anwendung von Filzschenlagen u. dgl.

Der singende Betriebston beim Anlaufen des Motors, ie das Eingreifen der Zahnräder und die stoßweisen altvorgänge beim wechselseitigen Benutzen eines Aufs oder bei sonstigen Transportanlagen verursachen äusche und Erschütterungen, deren Übertragung man dem Dargelegten vor allem in Gebäuden mit Wohgen oder Büros vermeiden muß; wichtig ist, daß die zugswinde gut isoliert wird und die Führungsnen abgefedert sind.

Um besonders in größeren Eisenbetonbauten möglichst ßen Schutz gegen das Übertragen von Geräuschen und rationen zu erzielen, wird u. a. bei Fahrstühlen das stellen der Maschine im Keller neben dem Schacht in racht kommen und dabei sorgfältigstes Isolieren des schinenauflagers anzuordnen sein, z. B. durch Naturplatten von rund 6 bis 8 cm Stärke; diese werden unter Fundament vorgesehen, ferner an den Seiten, gegen he die Maschine infolge des Seilzuges gedrückt wird; en anderen Plätzen ist ein Luftschlitz etwa von gleichem schenraum anzuordnen. Das Gesagte gilt für den au von Dieselmaschinen, Elektromotoren, der Luftpen sowie von Kältemaschinen, wie sie in Stadtrohrn vorhanden sind. Unter die gemauerten Fundamente sind hierbei zum Vermeiden von Erschütterungsübertragungen stets Platten aus einem den Körperschall dämpfenden Material zu legen (Kork, möglichst in seinem elastischen Naturzustand), für die seitliche Isolation eingelassener Fundamente ist das Anbringen von Luftschlitzen (also das Verwenden eines Stoffes mit kleinem Schallwiderstand) erforderlich. Recht sorgfältig sind alle Isolierungen für die Motoren, Gebläse usw., welche in höheren Stockwerken oder im Dachraum vorgesehen werden, auszuführen. Die Rollenträger über dem Aufzugsschacht werden dadurch isoliert, daß die Trägerenden in einen Betonkopf einbetoniert werden, der gegen die übrige Mauer durch Kork- oder Eisenfilzplatten abgedichtet wird.

c) Belastete und unbelastete Isolierungen; ausschließliche Fundamentblockisolierungen oder dämpfende Trennschichten zwischen Maschine und Auflager.

Um die Körperschalle, insoweit sie nicht rein massendynamischer Behandlung unterliegen, durch Isoliermaterialien (vermittels deren Elastizität, geringer Dichte, Federkraft usw.) zu beeinflussen, müssen diese Stoffe in mechanischer und chemischer Hinsicht beständig sein (statische Festigkeit, keinerlei Vollsaugen mit Wasser, Schmieröl), außerdem in dynamischer Beziehung frei von jeglichen Ermüdungserscheinungen bleiben. Bei belasteten Isolierungen muß die Federkraft der Platte usw. jeweils nicht nur dem statischen, sondern auch dem dynamischen Maximaldruck angeglichen sein und gleichzeitig im unteren Proportionalitätsbereich liegen. Filz und Korkstein bröckeln bei längerem Gebrauch ab; geringer sind die dauernden Formveränderungen bei Naturkork, Korsil (Preßkorkplatten mit harzartigen Bindemitteln) und bei Kautschuk; letzterer wird bei Temperaturerhöhungen spröde. Große mechanische Widerstandsfähigkeit für Belastungen bis 2 kg/qcm besitzt Korfund (Pakete aus zusammengepreßten Naturkorkstücken weichster Qualität, zusammengehalten mit Flacheisenbandagen). Für Belastungen bis 20 kg/qcm kommt u. U. Asphaltkorsil in Frage (Korkplatten mit doppeltem Asphaltfilzbelag), für größere Inanspruchnahmen (Pressungen bis 100 kg/qcm) wird Asphaltkorsil allenfalls ersetzt durch den (allerdings weniger gut als z. B. Korfund isolierenden) Antivibrit (aufeinandergepreßte Gewebelagen aus Hanf und Jute, mit Bitumenmassen getränkt und verbunden).

Alle Isolierungen sollen unter möglichst geringem spez. Druck stehen (Unzulässigkeit der Anordnung stark komprimierter isolierender Unterlagsscheiben unter die Befestigungsmuttern von weniger als 100 cm² usw.); beim Aufstellen von Maschinen auf sehr weiche elastische Isolierunterlagsplatten usw. muß eine Druckausgleichsschicht (aus Holz, Eisen oder Beton) zum Erzielen eines möglichst geringen spez. Druckes vorgesehen werden; es darf die Verdichtung schallweicher Zwischenlager zur Isolation von Maschinenschwingungen über die Proportionalitätsgrenze keinesfalls hinausgehen, um nicht zu einer dauernden Formveränderung zu führen. Grundsätzlich muß beim Verwenden federnder Stoffe zum Dämpfen von Körperschall beachtet werden, daß das betreffende Material durch die dauernde statische Belastung nicht unelastisch wird (Ermüdung).

Wo zwischen Schwingungsherd und Schwingungsleiter eine tragfähige Verbindung erforderlich ist, wo also die Isolierschicht die Tragfähigkeit nicht unterbrechen darf

und daher selbst belastet erscheint, muß nach den Ausführungen von Bunzl[15]) die Trennung durch Einschalten einer belastbaren Isolierung erfolgen. Ist keine tragfähige Verbindung erforderlich, so wird die Zwischenlage auch nicht belastet; es genügt dann das Zwischenschalten einer unbelastbaren Isolierung. In der Rohrpostpraxis kommen sowohl Maschinen in Betracht, die wegen ihrer bedeutenden Grundfläche, bei großem Gewicht und geringer Amplitude ihrer Schwingungen, ohne ein fest mit ihnen verbundenes Auflager zur Aufstellung gelangen, als auch Maschinen, die mit einem eigenen Fundament fest verbunden werden müssen. Letzteres und die Maschine werden dabei als ein Stück angesehen. Für Postmechanisierungen ist diese zweite Art der Maschinengründungen die häufigere. Es wird, nach dem Dargelegten, das zugehörige Fundament im allgemeinen so ausgeführt, daß es schon durch sein Gewicht imstande ist, alle durch die zu tragende Maschine hervorgerufenen statischen und dynamischen Belastungen in sich aufzunehmen. Handelt es sich dabei in der Hauptsache um die Wirkung auf- und abgehender Massen, wobei stärkere seitliche Drücke nicht zu befürchten sind, ist (gemäß Bunzl) eine nach den Seiten hin tragfähige Verbindung nicht erforderlich, d. h. es genügt das Einschalten einer unbelastbaren Isolierung (einfacher Luftschlitz), allseitig um das Maschinenfundament herumgeführt, so daß sich das Fundament seitlich von dem umgebenden Erdreich vollkommen trennt. Sind bei großen Maschinen mit beträchtlichen horizontal hin und her gehenden Massen stärkere seitliche Schwingungen zu befürchten, so müssen auch seitlich belastbare Isolierungen verwendet werden.

Zwischen Fundament und Baugrund ist eine tragfähige Verbindung unbedingt erforderlich. Zum Zwecke einer Isolierung nach unten wird zwischen dem Maschinenfundament und dem das ganze System tragenden Baugrund regelmäßig eine tragfähige, also belastbare Isolierung eingeschaltet (z. B. Naturkork, Eisenfilz, Ge-webebauplatten oder Federkonstruktionen); auf ein möglichst große Berührungsfläche zwischen Schwingungs-herd und Schwingungsleiter ist zu sehen. Für größer Maschinen mit eigenem Fundament, bei denen hohe frei Massenkräfte in Frage kommen, ist die vollkommen Isolierung des Fundamentblockes (z. B. Korkfundunter-lagen) vorzuziehen.

Eine dämpfende Isolierschicht zwische Maschine und Fundament ist keineswegs an gezeigt, wenn Maschine und Fundament miteinander fe verbunden sind und letzteres erst wieder auf dem trag fähigen Baugrund zu stehen kommt. Hier muß Maschin und Fundament als ein Stück angesehen werden. Durc alle die Maschinen mit dem Fundament fest verbindende Anker und Schrauben, welche die elastische Unterlag unterbrechen, würden auch die Schwingungen weiter geleitet werden. Diese Zwischenlage wäre also in ihre schwingungsdämpfenden Wirkung zwecklos, es sei dem daß man die Verbindungsschrauben und Anker selb wieder isolieren kann[16]).

[15]) Vgl. die Zeitschrift »Die Schalltechnik«, Berlin 1928, Nr. 3, S. 40.

[16]) Man vgl. mein Buch über »Postbetriebsmechanik« (Da Förderwesen in neuzeitlichen Postbetrieben größerer Städte Ziemsenverlag, Wittenberg 1927, Bd. I und Bd. II, und ferne die Ausführungen in meinem Buche »Rohrpost-Fernanlagen (Pneumatische Stadtrohrposten). Ein Beitrag zur Nationa ökonomie und Technik des Großstadtverkehrs, München 191 Lindauersche Universitätsbuchhandlung sowie »Rohrpostanlagen Band I: »Rohrposttechnische Neuerungen auf dem Gebiete pneu matischer Fernanlagen«, Berlin 1929, und Band II: »Rohrpos Innenanlagen« (Neuere konstruktive Entwicklungen der Hau rohrposten einschl. Zettelposten), Berlin 1929. Auch sei auf mein Aufsätze in der Zeitschrift »Helios«, Leipzig 1928, und im »Mi teilungsblatt der Pfälzischen Landesgewerbebauanstalt«, Kaiser-lautern 1928 und 1929, verwiesen über »Hauptgesichtspunkte fü die Auswahl der Elektromotoren in der Postfördertechnik« un über die »Anordnung von Getrieben in der Postfördertechnik Schließlich sei aufmerksam gemacht auf meine Abhandlungen i der Zeitschrift »Verkehrs- und Betriebswissenschaft in Post un Telegraphie«, Berlin 1929, über »Praktische Erfahrungen a dem Gebiete der Schalltechnik bei Rohrpostanlagen und Pos mechanisierungen« sowie in den »Bayerischen Verkehrsblättern München 1929, über »Einführung in die Schalltechnik«.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit dem Ausland im Jahre 1928[1]).

Von Ministerialamtmann A. Zimmer, Berlin.

Der Fernsprechverkehr Deutschlands mit fremden Ländern ist im Jahre 1928 wesentlich erweitert worden, und zwar sowohl der Endverkehr als auch der Durchgangsverkehr.

A. Der Endverkehr.

I. Zu Beginn des Jahres 1928 unterhielt Deutschland Fernsprechverkehr mit folgenden 18 Ländern:

a) Nordgruppe: Dänemark, Norwegen, Schweden = 3 Länder;
b) Ostgruppe: Danzig, Lettland, Litauen, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien = 7 Länder;
c) Südgruppe: Österreich, Italien, Schweiz = 3 Länder;
d) Westgruppe: Frankreich, Luxemburg, Belgien, Niederlande, England = 5 Länder.

Bei Litauen ist das Memelgebiet, bei England sind Schottland und Nord-Irland eingeschlossen.

Im Laufe des Jahres 1928 sind noch 7 Länder hin zugetreten, nämlich Portugal und Spanien, d Vereinigten Staaten von Amerika, Kuba, Kanada, Mexi und Argentinien, so daß am Schlusse des Jahre 1928 Deutschland mit 20 Ländern Europas und m 5 Ländern Amerikas, zusammen mit 25 fremde Ländern Fernsprechverkehr unterhielt.

1. Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Aufnahme dieses Verkehrs am 10. Februar 192 und die wichtigsten Bestimmungen für ihn sind bereits i Archiv für Post und Telegraphie von 1928[1]) erörte worden; die Aufnahme des Verkehrs wird hier nur z Vervollständigung des Jahresberichts erwähnt.

[1]) Zu vgl. den Aufsatz desselben Verfassers im Archiv 192 Nr. 6, S. 173.

2. Der Verkehr mit Kuba.

Der Verkehr zwischen Deutschland und allen Orten der [I]nsel Kuba wurde gleichzeitig mit dem Verkehr Deutsch[lan]d—Vereinigte Staaten aufgenommen. Havana auf [Ku]ba zählt zur Zone 5 des Verkehrs mit den Vereinigten [St]aaten, die übrigen Orte Kubas zählen zur Zone 6.

3. Der Verkehr mit Kanada.

Der Verkehr Deutschlands mit 37 großen Orten in [Ka]nada wurde am 11. April 1928 eröffnet. Er schließt [sich] eng an den Verkehr Deutschland—Vereinigte Staaten [an]; alle Bestimmungen für diesen gelten auch für den Ver[kehr] mit Kanada. Dieses ist in Zonen eingeteilt, die [Zon]en der Vereinigten Staaten in der Ausdehnung unge[fäh]r entsprechen und für die dieselben Gebühren wie für [dies]e erhoben werden.

Als am 6. Juni 1928 alle Orte Deutschlands [zum] Verkehr mit den Vereinigten Staaten und Kuba zu[gel]assen wurden, galt diese örtliche Verkehrserweiterung [auc]h für den Verkehr mit Kanada.

Am 15. Oktober 1928 wurde der Verkehr Deutschland—[Ka]nada dadurch beträchtlich erweitert, daß alle Orte der [kan]adischen Provinzen Ontario und Quebec neben einigen [and]eren Orten Kanadas zum Verkehr mit Deutschland zu[gel]assen wurden.

4. Der Verkehr mit Mexiko.

Der Verkehr Deutschlands mit folgenden 8 Orten [Me]xikos wurde am 1. Juli 1928 eröffnet: Gualajara, [Me]xiko City, Monterrey de Nuevo Leon, Nuevo Laredo [de] Tamaulipas, Queretaro, Satillo de Coahuila, San [Lui]s Potosi und Tampico de Tamaulipas. Auf deutscher [Sei]te wurden sogleich alle Orte zum Verkehr mit diesen [Ort]en Mexikos zugelassen. Für den Verkehr Deutschland—[Me]xiko gilt hinsichtlich der Bestimmungen und Gebühren [das] Gleiche wie für den Verkehr Deutschland—Kanada. [Di]e Orte Mexikos liegen in Zone 6; im Herbst 1928 [kam] noch Puebla hinzu.

Bei der Betrachtung der Entwicklung des Fernsprech[ver]kehrs mit den vorgenannten 4 Ländern wird man diese [wie]der am besten unter der Bezeichnung »Verkehr [De]utschlands mit Nordamerika« zusam[me]nfassen. Dieser Verkehr sank nach Schluß des Eröff[nun]gsmonats, um dann allmählich wieder anzusteigen, so [daß] man trotz des Rückschlags im Dezember 1928 eine wenn [auc]h langsame, so doch im allgemeinen günstige Weiterent[wic]klung wohl erwarten darf. Es wurden zwischen Deutsch[lan]d und Nordamerika im Monat Mai 80 Gespräche = [2,6] täglich, im Juni 63 Gespräche = 2,1 täglich, im Juli [4]6 = 1,5 täglich, im August 66 = 2,2 täglich, im Sep[tem]ber 73 = 2,4 täglich, im Oktober 97 = 3,2 täglich, [im] November 136 = 4,5 täglich und im Dezember 105 = [3,4] täglich gewechselt.

5. Der Verkehr mit Argentinien.

[D]er Fernsprechverkehr Deutschland—Argentinien wurde [am] 10. Dezember 1928 eröffnet oder, besser gesagt, der [Allg]emeinheit zugänglich gemacht, denn schon während [meh]rerer Wochen vor diesem Tage waren zwischen pri[vate]n Teilnehmern zahlreiche Probegespräche geführt [wor]den, die eine einwandfreie Sprechverständigung erge[ben] hatten. Zunächst wurden auf deutscher Seite die Teil[neh]mer in Berlin, Hamburg und Frankfurt (Main) und [auf] argentinischer Seite Buenos Aires zugelassen. Hier [konn]ten die Gespräche mit Deutschland aber nur von einer öffentlichen Sprechstelle aus geführt werden, die in der Betriebszentrale der Transradio Argentina eingerichtet worden ist. Schon nach einigen Tagen ergab sich die Möglichkeit, alle Orte Deutschlands am Verkehr mit Buenos Aires teilnehmen zu lassen; sie wurden am 21. Dezember zugelassen. Es ist ferner in Aussicht genommen, auch Orte anderer Länder Europas zum Verkehr mit Buenos Aires zuzulassen, falls deren Verwaltungen es wünschen.

Die Gebühr für ein gewöhnliches Dreiminutengespräch zwischen ganz Deutschland und Buenos Aires beträgt 180 *RM*; jede weitere Minute kostet 60 *RM*. Deutschland ist für den Verkehr mit Argentinien nicht in Zonen eingeteilt, sondern bildet ein einheitliches Taxgebiet. Bei der Anmeldung eines Gespräches aus Deutschland nach Argentinien muß die verlangte Person (und eine etwa als Stellvertreter gewünschte zweite Person) genau bezeichnet werden, damit sie zu der öffentlichen Sprechstelle in Buenos Aires herangerufen werden kann. Bei der Anmeldung von Gesprächen nach Deutschland können wie bei Gesprächen mit Voranmeldung eine oder zwei Personen bezeichnet werden, mit denen bei der verlangten Sprechstelle das Gespräch geführt werden soll. Eine Sondergebühr wird hierfür neben der Gesprächsgebühr in keinem Falle erhoben. Zugelassen sind gewöhnliche Privat- und Staatsgespräche. Im übrigen finden auf den Verkehr mit Argentinien die Bestimmungen der Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag Anwendung.

Es empfiehlt sich, die Gespräche möglichst früh an dem Tage anzumelden, für den sie gewünscht werden oder, wenn möglich, schon am Vortage. Die deutschen Ämter geben die Anmeldungen an das Fernamt Berlin weiter. An Sonn- und Feiertagen wird der Fernsprechbetrieb mit Buenos Aires nur dann aufgenommen, wenn bis 14 Uhr Anmeldungen bei dem Fernamt Berlin vorliegen. Bei späteren Anmeldungen ist dieses Amt zu befragen, ob die Verbindungen noch ausgeführt werden können. Vor der Herstellung der Gesprächsverbindung, für die im deutschen Fernleitungsnetz stets der beste nach Berlin verfügbare Weg zu benutzen ist, wird vom Amte Berlin geprüft, ob die Verständigung auf der innerdeutschen Strecke ausreicht und die Verbindung mit Buenos Aires dementsprechend möglich ist. Die Gültigkeit einer Anmeldung erlischt, wenn sie an dem Tage, für den das Gespräch verlangt ist, vor Schluß des Fernsprechverkehrs auf der Funkstrecke nicht erledigt werden kann. Verkehr über diese drahtlose Verbindung wird vorerst nur ungefähr von 15 bis 18 Uhr abgewickelt. Gehen Anmeldungen in der Zeit ein, in der der Fernsprechverkehr über die drahtlose Verbindung ruht, so werden sie durch gebührenfreies Diensttelegramm weitergegeben. Auf diese Weise kann alles Erforderliche bis zu der Stunde der Wiederaufnahme des Fernsprechverkehrs vorbereitet werden. Die Dauer der Gespräche ist unbeschränkt; liegen jedoch noch andere Anmeldungen für die Funkverbindung vor, so soll sie 12 Minuten nicht übersteigen.

Sämtliche Gespräche zwischen Deutschland und Argentinien werden über das Fernamt Berlin geleitet. Dieses steht über das Verstärkeramt und Fernkabel mit dem Funksender in Nauen in Verbindung. Dort wird mit einem Röhrensender und einer Strahlenwerferanlage gesendet, die die Ausbreitung der Sendeenergie in einer bestimmten Richtung bewirkt. Die Empfangsstelle in Argentinien befindet sich in Villa Elisa, etwa 50 km von Buenos Aires entfernt. Umgekehrt sendet Argentinien von Monte Grande aus (etwa 25 km von Buenos Aires

entfernt) und Deutschland empfängt in Geltow bei Potsdam, das über Fernkabel Verbindung mit dem Verstärkeramt und dem Fernamt Berlin besitzt. Die Entfernung Nauen–Buenos Aires beträgt etwa 12 000 km.

6. Der Verkehr mit Portugal.

Für den Fernsprechverkehr Deutschland–Portugal gilt das Gleiche wie für den Verkehr Deutschland–Spanien. Portugal gilt in bezug auf die Gebühren als ein Teil der spanischen Zone 5 (siehe 7).

7. Der Verkehr mit Spanien.

Der Fernsprechverkehr Deutschland–Spanien (unter Spanien ist, wenn anderes nicht besonders gesagt wird, Portugal mit zu verstehen) wurde am 10. August 1928 eröffnet, und zwar nach Vereinbarungen mit der spanischen Fernsprechgesellschaft Compania Telefonica Nacional de Espana in Madrid. Er wird von den Ämtern Berlin, Frankfurt (Main), Hamburg und Köln über das Amt Paris vermittelt. Für diesen Verkehr gelten die Bestimmungen der Vollzugsordnung zum Welttelegraphenvertrag. Zugelassen waren zunächst nur gewöhnliche Privat- und Staatsgespräche; seit dem 1. Dezember 1928 können aber auch dringende Privat- und Staatsgespräche zur dreifachen Gebühr geführt werden. In der verkehrsschwachen Zeit von 21 bis 8 Uhr werden für Einzelgespräche nur die $^3/_5$ Gebühren erhoben. Am Verkehr Deutschlands mit Spanien und Portugal nehmen sämtliche Orte Deutschlands teil; in Spanien sind alle Orte zugelassen, soweit Verbindungen mit ihnen hergestellt werden können und die Verständigung ausreicht; in Portugal nimmt vorläufig nur Lissabon am Verkehr mit Deutschland teil.

Die Gebühren werden nach folgender Zusammenstellung berechnet.

Zwischen der deutschen Zone	und der spanischen Zone	beträgt die Gebühreneinheit	
		RM	Rpf
1 (bis 100 km)	1	8	—
	2	9	20
	3	11	60
	4	13	20
	5	14	80
	6	15	10
	7	23	30
2 (100 bis 200 km)	1	8	50
	2	9	70
	3	12	10
	4	13	70
	5	15	30
	6	15	60
	7	23	80

Für jede weitere deutsche Zone (jede angefangenen weiteren 100 km deutsche Entfernung) 0,50 RM mehr. Als Gebühreneinheit gilt die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch von 3 Minuten Dauer in der verkehrsstarken Zeit von 8 bis 21 Uhr. Die deutschen Zonen werden nach dem Taxquadratverfahren von Pirmasens — Taxquadrat 2 225 — aus gebildet; jede Zone ist 100 km tief.

Die spanischen Zonen werden nach Provinzen gebilde Es gehören zur

Zone 1: die VSt[2]) in den Provinzen Gerona un Guipuzcoa;

Zone 2: die VSt[2]) in den Provinzen Alava, Ba celona, Burgos, Huesca, Lerida, Logrono, N varra, Palencia, Santander, Soria, Tarragon Vizcaya und Zaragoza;

Zone 3: die VSt[2]) in den Provinzen Avila, Caste lon, Coruna, Cuenca, Guadalajara, Leon, Lug Madrid, Orense, Oviedo, Pontevedra, Salamanc Segovia, Teruel, Valencia, Valladolid und Z mora;

Zone 4: die VSt[2]) in den Provinzen Albacete, A cante, Badajoz, Caceres, Ciudad Real, Murc und Toledo;

Zone 5: die VSt[2]) in den Provinzen Almeri Cadiz, Cordoba, Granada, Huelva, Jaen, Malag Sevilla und im ganzen Gebiet von Portugal;

Zone 6: die VSt[2]) im Gebiet von Gibraltar;

Zone 7: die VSt[2]) in Ceuta (Stadt) und, soba der Verkehr eingerichtet werden kann, im Gebi des spanischen Protektorats in Marokko.

II. Aber nicht nur durch Aufnahme neuen Verkehrs m anderen fremden Ländern wurde im Jahre 1928 der Fe verkehr Deutschlands örtlich erweitert, er wurde au durch Zulassung einer großen Anzahl neuer Orte u ganzer Gebiete der Länder ausgedehnt, die mit Deuts land bereits vor 1928 in Fernsprechverkehr standen. In besondere wurden alle Orte Deutschlands zu Verkehr mit allen Orten Belgiens, No wegens, Schwedens und der Tschechosl wakei zugelassen.

Am Schlusse des Jahres 1928 bietet sich folgendes Bi

a) Alle Orte Deutschlands können Fern spräche mit allen Orten der folgenden 17 Lä der führen: Dänemark, Norwegen, Schweden, Da zig, Lettland, Litauen, Tschechoslowakei, Ungar Österreich, Schweiz, Spanien, Luxemburg, Belgie Niederlande, England (einschließlich Schottland u Nord Irland), Vereinigte Staaten von Amerika u Kuba.

b) Alle Orte Deutschlands können m mehreren Orten der beiden Länder Kana und Mexiko verkehren.

c) Viele Orte Deutschlands können m vielen Orten der drei Länder Frankrei Italien und Polen verbunden werden.

d) Einige Orte Deutschlands können m einigen Orten des einen Landes Jugoslawi verkehren.

e) Alle Orte Deutschlands können schließl in Verkehr mit nur einem Orte der beid Länder Argentinien und Portugal treten.

III. Die Erweiterungen des Fernsprechendverkehrs sp geln sich auch im Ausbau des zwischenstaatlich Leitungsnetzes wieder. Für den unmittelba Fernsprechverkehr Deutschlands mit Südamerika wur die bereits behandelte Funkverbindung Berlin–Buen Aires in Betrieb genommen. Im Europa-Wei verkehr konnten die folgenden Leitungen geschal werden für den Verkehr mit

Belgien: Berlin–Brüssel 2 und Mannheim–A werpen 2;

[2]) VSt = Vermittlungsstellen.

(Europaverkehr.)

Lfd. Nr.	Im Verkehr mit ↓ sind zugelassen →	Dringende Privatgespräche zum dreifachen	Blitzgespräche		Staatsgespräche		Monatsgespräche			V-Gespräche (mit Voranmeldung, préavis)	XP-Gespräche mit einer herbeizurufenden Person, die im Ortszustellbezirk wohnt (avis d'appel)	XP-Gespräche wie in Spalte 12, wenn die herbeizurufende Person außerhalb des Ortszustellbezirks wohnt	Festzeitgespräche zur dreifachen Gebühr und einem Zuschlag von 1/3 der Gebühreneinheit	Auskünfte über Anschlußnummern usw. (demandes de renseignements)	Einzelgespräche zur 3/5 Gebühr in der verkehrsschwachen Zeit	Als verkehrsschwache Zeit gelten die Stunden von bis Uhr
				zum …fachen	gewöhnliche zum einfachen	dringende zum dreifachen	in der verkehrsschwachen Zeit zur halben Gebühr (der Monat zählt zu 30 Tagen)	in der verkehrsstarken Zeit zur dreifachen Gebühr (der Monat zählt zu 30 Tagen)	wie in Spalte 9, doch an Sonn- und Feiertagen ausfallend (der Monat zählt zu 25 Tagen)							
		Betrage der Gebühr für ein in dieselbe Verkehrszeit fallendes gewöhnliches Privatgespräch														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	**Belgien**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	19—8
2	**Dänemark**	Ja	Ja	20	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
3	**Danzig**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
4	**England**	Nein	Nein	—	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	19—8
5	**Frankreich**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	21—8
6	**Italien**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	21—8
7	**Jugoslawien**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	19—8
8	**Lettland**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	19—8
9	**Litauen**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	19—8
10	**Luxemburg**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
11	**Niederlande**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
12	**Norwegen**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
13	**Österreich**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
14	**Polen**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	19—8
15	**Portugal**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	21—8
16	**Schweden**	Ja	Ja	20	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
17	**Schweiz**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	19—8
18	**Spanien**	Ja	Nein	—	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	21—8
19	**Tschechoslowakei**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8
20	**Ungarn**	Ja	Ja	10	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	19—8

Anlage 2.

Übersicht über die Fernsprechverkehrsbeziehungen fremder Länder im Durchgang durch Deutschland.

— Stand am 1. Januar 1928. —

Verkehr von ↓ mit →	Belgien	Dänemark	Danzig	England	Frankreich	Italien	Jugoslawien	Lettland	Litauen	Luxemburg	Niederlande	Norwegen	Österreich	Polen	Portugal	Schweden	Schweiz	Spanien	Tschechoslowakei	Ungarn	Argentinien	Kanada	Kuba	Mexiko	Vereinigte Staaten von Amerika	Summe der ○ und ⊙
Belgien	\	○	○					●	●			○	⊙			○			○	○						7
Dänemark	○	\	○	○	○	●		●			○		○	○			○		○	●						9
Danzig	○	○	\	○	○			○	○	●	○	○	○			○	○		○	●						12
England		○	○	\								○	○	●		⊙			●	●						5
Frankreich		○	○		\							○	⊙	●		○			⊙	○						7
Italien		●				\					○	●														1
Jugoslawien							\																			—
Lettland	●	●	○					\			●								○							2
Litauen	●		○						\																	1
Luxemburg			●							\			●						●							—
Niederlande		○	○			○		●			\	●	⊙			●	⊙		○	○						7
Norwegen	○		○	○	○	●					●	\	○	●			○		○							7
Österreich	⊙	○	○	○	⊙					●	⊙	○	\	○		○	○									10
Polen		○		●	●							●	○	\												2
Portugal															\											—
Schweden	○		○	⊙	○						●		○			\	○		○							7
Schweiz		○	○								⊙	○	○			○	\		⊙	●						7
Spanien																		\								—
Tschechoslowakei	○	○	○	●	⊙			○		●	○	○				○	⊙		\							9
Ungarn	○	●	●	●	○						○						●			\						3
Argentinien																					\					—
Kanada																						\				—
Kuba																							\			—
Mexiko																								\		—
Vereinigte Staaten von Amerika																									\	—
Summe der ○ und ⊙	7	9	12	5	7	1	—	2	1	—	7	7	10	2	—	7	7	—	9	3	—	—	—	—	—	96
Summe der ●	2	3	2	3	1	2	—	3	1	3	3	3	1	3	—	1	1	—	2	4	—	—	—	—	—	—

Es bedeutet: ○ Der Verkehr zwischen den betreffenden Ländern war am 1. Januar 1928 aufgenommen, und zwar durch Vermittlung deut[...] Ämter. (Bestehender Verkehr.)

⊙ Desgl. — Der Verkehr wird aber über unmittelbare Leitungen abgewickelt. (Bestehender Verkehr.)

● Ermittlungen über die Aufnahme des Verkehrs waren eingeleitet (Geplanter Verkehr.)

Mit sämtlichen Ländern außer Portugal und Spanien und den 5 zuletztgenannten unterhielt Deutschland am 1. Januar 1928 Fernsprechverkehr. ([...] verkehr.)

Anlage 3.

Übersicht über die Fernsprechverkehrsbeziehungen fremder Länder im Durchgang durch Deutschland.

— Stand am 31. Dezember 1928. —

Verkehr …n … mit →	Belgien	Dänemark	Danzig	England	Frankreich	Italien	Jugoslawien	Lettland	Litauen	Luxemburg	Niederlande	Norwegen	Österreich	Polen	Portugal	Schweden	Schweiz	Spanien	Tschechoslowakei	Ungarn	Argentinien	Kanada	Kuba	Mexiko	Vereinigte Staaten von Amerika	Summe der ○ u. ⊙	Summe der ●
…ien		○	○					○	○			○	⊙	●		○			○	○						9	1
…emark	○		○	⊙	○	●		●	○	○	○		○	○	●		○	●	○	○		○	○	○	○	16	4
…zig	○	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○			○	○		○	○		○	○	○	○	19	—
…and		⊙	○									○	⊙	●		⊙			○	○						7	1
…freich		○	○				○	●	●			○	⊙	●		⊙			⊙	○						8	3
…ien		●									○	●				●										1	3
…slawien			○		○																					2	
…and	○	●	○		●						○		●				●		○							4	4
…ten	○	○	○		●						○		●			○	○		○							7	2
…nburg		○	○										○			○			○							5	—
…rlande		○	○			○		○	○			○	⊙	●		⊙	⊙		⊙	○	●					11	2
…vegen	○		○	○	○	●					○		○	●	●		○	●	○			○	○	○	○	12	4
…reich	⊙	○	○	⊙	⊙			●	●	○	⊙	○		○		○	○					○	○	○	○	15	2
…n	●	○		●	●						●	●	○			●	○									3	6
…ugal		●										●				●										—	3
…eden	○		○	⊙	⊙	●			○	○	⊙		○	●	●		○	●	○	○	●	○	○	○	○	15	5
…eiz		○	○					●	○		⊙	○	○	○		○			⊙	○	●					10	2
…nien		●										●				●										—	3
…choslowakei	○	○	○	○	⊙			○	○	○	⊙	○				○	⊙					○	○	○	○	16	—
…rn	○	○	○	○	○						○					○	○					○	○	○	○	12	
…ntinien											●					●	●									—	3
…ada		○	○									○	○			○			○	○						7	—
…		○	○									○	○			○			○	○						7	—
…ko		○	○									○	○			○			○	○						7	
…igte Staaten von …ika		○	○									○	○			○			○	○						7	
…me der ○ und ⊙	9	16	19	7	8	1	2	4	7	5	11	12	15	3	—	15	10	—	16	12	—	7	7	7	7	200	-
…me der ●	1	4	—	1	3	3	—	4	2	—	2	4	2	6	3	5	2	3			3	—	—	—	—	—	48

…bedeutet: ○ Der Verkehr zwischen den betreffenden Ländern war am 31 Dezember 1928 aufgenommen, und zwar durch Vermittlung deutscher Ämter. (Bestehender Verkehr).

⊙ Desgl. — Der Verkehr wird aber über unmittelbare Leitungen abgewickelt. (Bestehender Verkehr.)

● Ermittlungen über die Aufnahme des Verkehrs waren eingeleitet. (Geplanter Verkehr.)

… sämtlichen 25 Ländern unterhielt Deutschland am 31. Dezember 1928 Fernsprechverkehr. (Endverkehr.)

Dänemark: Hamburg–Kopenhagen 5;
England: Berlin–London 5 und 6 und Hamburg–London 5;
Frankreich: Hamburg–Paris 2 und Köln–Paris 3;
Lettland: die Leitung Königsberg (Pr.)–Libau wurde bis Riga verlängert und zwischen Königsberg (Pr.) und Libau eine Hochfrequenzverbindung in Betrieb genommen;
Niederlande: Düsseldorf–Amsterdam 5, Düsseldorf–Haag 2, Hamburg–Amsterdamm 4 und 5, Hamburg–Rotterdam 4 und Köln–Rotterdam 3;
Norwegen: Berlin und Hamburg besaßen vordem eine Leitung nach Oslo gemeinsam, die sie abwechselnd betrieben; 1928 hat jedes Amt eine tung nach Oslo zu seiner ausschließlichen Benutzung erhalten;
Österreich: Berlin–Wien 7 und 8, Hamburg–Wien 2 und München–Salzburg 3;
Polen: Berlin–Warschau 3;
Schweden: Berlin und Hamburg besaßen vordem eine Leitung nach Göteborg gemeinsam, die sie abwechselnd betrieben; 1928 hat jedes Amt eine Leitung nach Göteburg zu seiner ausschließlichen Benutzung erhalten; ferner wurden geschaltet Berlin–Stockholm 3 und Hamburg–Stockholm 2;
Schweiz: Berlin–Basel 3, Berlin–Zürich 4 und 5 und Leipzig–Zürich 1;
Tschechoslowakei: Berlin–Prag 6 bis 8, Frankfurt (Main)–Prag 1 und Hamburg–Prag 3.

Sämtliche der aufgezählten neuen Leitungsverbindungen sind im deutschen Fernkabelnetz geführt und laufen auch auf den fremden Gebieten zumeist in Fernkabeln; nur die Verbindungen mit Lettland und Polen sind oberirdisch geführt.

IV. Hand in Hand mit der Ausdehnung des Fernsprechverkehrs auf neue Länder und Orte und mit dem Ausbau des Leitungsnetzes ging die Entwicklung des Betriebes durch Einführung neuer Gesprächsarten usw. Es sind insbesondere zu erwähnen:

a. Festzeitgespräche.

»Festzeitgespräche« sind Gespräche, die zu einer bestimmten (festen), vom Anmelder gewünschten Zeit geführt werden. Sie müssen mindestens eine Stunde vor dieser Zeit angemeldet werden. Ist zu der vom Anmelder gewählten Zeit bereits ein anderes Gespräch im Gange oder liegt eine Anmeldung auf ein dringendes Staatsgespräch oder auf ein Blitzgespräch vor, so werden diese Gespräche zunächst abgewickelt, und das Festzeitgespräch schließt sich dann unmittelbar an. Es geht aber allen anderen gewöhnlichen und dringenden Gesprächen voran. Für ein Festzeitgespräch ist die dreifache Gebühr (wie für dringende Gespräche) und außerdem ein Sonderzuschlag in Höhe von $^1/_3$ Gebühreneinheit (mindestens 40 Rpf) zu entrichten.

b. Auskünfte.

Bereits seit dem 1. Januar 1928 sind im zwischenstaatlichen Fernsprechverkehr »Auskünfte« zulässig, und zwar auf folgende Fragen: 1. Besitzt eine nach Name und Anschrift (Wohnung) bezeichnete Person des fernen Ortes einen Fernsprechanschluß? 2. Wer ist der Inhaber eines mit Nummer und Ortsnetz bezeichneten Anschlusses am fernen Orte? — Für solche Auskünfte, die Dienstgespräche zwischen Anstalten von zwei oder mehr Ländern nötig machen, ist eine Sondergebühr zu entrichten. Sie beträgt $^1/_3$ der Gebühreneinheit (mindestens 40 Rpf), die im sonstigen Verkehr zwischen den beteiligten Orten erhoben wird. Für Anfragen, die durch ein Amt des Landes beantwortet werden können, in dem sie gestellt werden, gelten die Vorschriften für den inneren Verkehr dieses Landes, auch wenn sich die Anfragen (Auskünfte) auf ein fremdes Land beziehen. Die gewünschten Auskünfte werden nur erteilt, wenn ihre Angaben durch das Fernsprechbuch (Teilnehmerverzeichnis) veröffentlicht sind oder werden. Die Anfragen werden so rasch wie möglich von Amt zu Amt weitergegeben; Leitungen werden zu diesem Zweck nicht besonders zusammengeschaltet.

c. XP-Gespräche.

XP-Gespräche, zu denen eine Person zu einer öffentlichen Sprechstelle herangerufen wird, damit sie von hier aus das mit ihr gewünschte Gespräch führen kann, weil sie selbst keinen Anschluß besitzt, waren im zwischenstaatlichen Verkehr schon seit langer Zeit zulässig, aber nur mit solchen Personen, die innerhalb des Ortszustellbezirks wohnen. Seit dem 1. Januar 1928 können sie auch mit Personen geführt werden, die außerhalb des Ortszustellbezirks wohnen. Hierfür ist neben der Gebühr für XP-Gespräche in Höhe von $^1/_3$ der Gebühreneinheit (mindestens 40 Rpf) noch ein besonderer Zuschlag in Höhe der XP-Gebühr für Telegramme zu entrichten, mit dem die Kosten für einen besonderen Boten gedeckt werden sollen, der zu der außerhalb des Ortszustellbezirks wohnenden Person zu entsenden ist. Dieser Zuschlag ist stets vom Anmelder des Gesprächs zu zahlen.

XP-Gespräche mit Personen, die außerhalb des Ortszustellbezirks wohnen, können im Verkehr aller Länder nach Deutschland geführt werden. Im Verkehr aus Deutschland ist ihre Zulassung nur nach ganz bestimmten Ländern auf Grund besonderer Vereinbarungen gestattet. Diese Länder sind aus der beigegebenen Zusammenstellung — Anlage 1 — ersichtlich. Diese zeigt auch, mit welchen Ländern Deutschland die Zulassung von Festzeitgesprächen und von Auskünften vereinbart hat und auf welche Verkehrsbeziehungen Deutschlands andere Gesprächsarten bis zum Schlusse des Jahres 1928 ausgedehnt worden sind, z. B. Blitzgespräche. Auch ist darin vermerkt, für welche Verkehrsbeziehungen die früher fast allgemein als verkehrsschwache Zeit geltenden Stunden von 21 bis 8 Uhr auf die Zeit von 19 bis 8 Uhr im Jahre 1928 ausgedehnt worden sind.

B. Der Durchgangsverkehr.

I. Der Durchgangsverkehr, den fremde Länder im Durchgang durch Deutschland miteinander unterhalten, wird entweder von ihnen unmittelbar abgewickelt, wobei Deutschland auf seinem Gebiet nur die dafür nötigen Leitungen und technischen Einrichtungen zur Verfügung hält, oder er wird mittelbar abgewickelt, indem ein deutsches Amt zwei Leitungen, die nach den beiden fremden Ländern führen, für die Dauer des Gespräches zwischen diesen Ländern zusammenschaltet, um sie nach Beendigung des Gesprächs wieder zu trennen und ihrem eigentlichen Zwecke — dem Endverkehr Deutschlands mit diesen beiden Ländern — zurückzugeben.

Die Anlage 2 zeigt, daß am 1. Januar 1928 im ganzen 96 : 2 = 48 Verkehrsbeziehungen fremder Länder durch und mit Hilfe von Deutschland bestanden (jede Beziehung erscheint

der Anlage 2 zweimal). In Aussicht standen an diesem ge weitere 38 : 2 = 19 solcher Verkehrsbeziehungen. s Jahr 1928 hat nicht alle dieser geplanten 19 Beungen verwirklicht, dafür aber noch eine Reihe weiterer racht, von denen bis zum 1. Januar 1928 noch nicht Rede war. Nach Anlage 3 bestanden am Ende des hres 1928 im ganzen 200 : 2 = 100 Verkehrsbeziehun; der Zuwachs belief sich demnach gegen das Vorjahr 100 — 48 = 52, d. h. auf mehr als das Doppelte der hl, die zu Beginn des Jahres 1928 in Anlage 2 die genten Beziehungen angibt.

Von den 100 Verkehrsbeziehungen waren Ende 1928 Anfang 1928 dagegen nur 7 unmittelbar; sie sind in agen 2 und 3 durch ⊙, die mittelbaren durch ◯ benet. Von den 12 unmittelbaren Beziehungen bestehen aus je einer Leitung, nämlich für

gien–Österreich die Leitung Brüssel–Wien,
nemark–England die Leitung *London–Kopenhagen[3]),
land–Österreich die Leitung *London–Wien[3]),
nkreich–Österreich die Leitung Paris–Wien,
nkreich–Schweden die Leitung *Paris–Malmö[3]),
nkreich–Tschechoslowakei die Leitung Paris–Prag,
derlande–Österreich die Leitung Amsterdam–Wien,
derlande–Schweden die Leitung *Amsterdam–Malmö[3]),
derlande–Tschechoslowakei die Leitung *Amsterdam–Prag[3]),
weiz–Tschechoslowakei die Leitung Zürich–Prag.

Für eine Beziehung, nämlich England–Schwe sind 2 Leitungen vorhanden: London–Malmö *London–Stockholm[3]). Für eine andere, die ste unmittelbare Beziehung Niederlande–Schweiz, n sogar 3 Leitungen im Betrieb: Amsterdam–el 1 und 2 und Amsterdam–Zürich.

eigt diese Zusammenstellung der unmittelbaren Beungen bereits, daß der Verkehr zwischen zwei Ländern Durchgang durch Deutschland verschieden stark ist, . der stärkste, Niederlande–Schweiz, mit 3 unmittelen Leitungen, so sind bei den mittelbaren Verkehrsbeziegen noch weit größere Unterschiede vorhanden. Bei Anzahl dieser Beziehungen sind in beiden Ländern liche Orte zum Verkehr miteinander zugelassen; bei ren beschränkt sich die Zulassung auf einzelne Bezirke eine mehr oder weniger große Zahl von Orten, in gen Fällen nimmt sogar nur ein einzelner Ort daran Auch hinsichtlich der Verkehrszeit bestehen Verbenheiten; in den meisten Beziehungen können Verbingen zu jeder Zeit hergestellt werden; in einigen sind sie bestimmte Stunden, z. B. auf die verkehrsschwache beschränkt.

[3] Die mit * bezeichneten Leitungen sind im Laufe des Jahres in Betrieb genommen worden.

Die 15 Leitungen für die 12 unmittelbaren Verkehrsbeziehungen werden in Deutschland ausschließlich und in den fremden Ländern fast allgemein unterirdisch (in Fernkabeln) geführt. Die nach Belgien führenden Leitungen überschreiten nahe Aachen, die nach den Niederlanden führenden nahe Emmerich die Grenze; die nach England führenden laufen teils über Belgien (Aachen), teils über die Niederlande (Emmerich). Die Schweiz wird in der Richtung Lörrach–Basel und Donaueschingen–Schaffhausen, Österreich über Passau, Frankreich über Kehl–Straßburg und die Tschechoslowakei über Dresden–Lobositz erreicht, während die Leitungen nach Kopenhagen über die deutsch-dänischen Ostseekabel Warnemünde–Gjedser und die nach Schweden über die deutsch-schwedischen Ostseekabel Stralsund–Malmö führen.

II. Das Jahr 1928 hat auch im Durchgangsverkehr wesentliche Fortschritte gebracht. In vielen Fällen wurden die bestehenden Verkehrsbeziehungen auf neue Orte oder ganze Bezirke der betreffenden Länder ausgedehnt. Auch zeitliche Beschränkungen konnten in Wegfall kommen. Die neuen Gesprächsarten usw., die im Endverkehr Deutschlands Eingang fanden, wurden auch auf den Durchgangsverkehr ausgedehnt, wenn die beteiligten fremden Verwaltungen es wünschten. Hierbei wurde als Voraussetzung angesehen, daß im Durchgangsverkehr zweier Länder durch Deutschland derartige Neuerungen nur dann zugelassen wurden, wenn sie im Endverkehr Deutschlands mit den beiden Ländern ebenfalls eingeführt worden waren oder doch gleichzeitig in Kraft traten.

Die Anlage 3 zeigt auch weitere 24 geplante Durchgangsbeziehungen, die das nächste Jahr mindestens zum großen Teil verwirklichen wird. Dieses wird aber noch eine Anzahl weiterer Durchgangsbeziehungen besonders dann bringen, wenn Deutschland mit neuen Ländern in Endverkehr tritt. In naher Aussicht steht die Aufnahme des Verkehrs mit Finnland, und auch der Verkehr mit Rußland dürfte nicht mehr lange auf sich warten lassen. Vermutlich wird im Laufe des Sommers 1929 auch Anschluß an Estland erreicht werden. Der weitere Ausbau des Verkehrs Deutschland–Jugoslawien, an dem z. Z. auf deutscher Seite 6, auf jugoslawischer 7 Orte teilnehmen, dürfte die Voraussetzung für den Verkehr Deutschlands mit Bulgarien sein. Hierüber läßt sich, ebenso wie über die Verbindung mit Rumänien, noch nichts Bestimmtes sagen, und der Verkehr mit Albanien, Griechenland und der Türkei steht in noch weiterer Ferne. Jedes Land aber, das Verbindung mit Deutschland erhält, wird danach streben, über dieses hinaus auch andere Länder zu erreichen, d. h. eine neue Endverkehrsbeziehung Deutschlands bringt immer eine ganze Anzahl weiterer Durchgangsbeziehungen über das deutsche Fernkabelnetz mit sich.

Das schwedische Postwesen im Jahre 1927.

Aus dem Jahresbericht der schwedischen Postverwaltung.

Die schwedische Generalpostverwaltung hat auf Beschluß schwedischen Reichstags vom Mai 1927 im Laufe des chtsjahrs 1927 einige Änderungen in der Gliederung Hauptverwaltung vorgenommen und die Befugnisse Bezirks- und Ortspostbehörden anderweit abgegrenzt. chzeitig wurden auch die Gehalts- und Ruhegehaltsfür bestimmte Gehaltsklassen und die Reisekosten usw. nen festgesetzt. Bei der Generalpostverwaltung haben die Änderungen die Einziehung einer Zahl von Dienststellen und die Höherbewertung einzelner Dienstposten zur Folge gehabt. Bei den Bezirksverwaltungen (Postdirektionen), deren Befugnisse grundlegend erweitert worden sind, wirkte sich die Neuordnung unter anderm dahin aus, daß zum 1. Oktober 1927 eine neue Postdirektion (durch Tei-

lung der bisher für den Nordbezirk vorhandenen) ins Leben gerufen, einige Postmeisterstellen neu eingerichtet und die Postkontore nach Gehaltsklassen zum Teil neu eingeteilt wurden.

Nach diesen Umwandlungen bietet das schwedische Postwesen zwar bei zahlenmäßigem Vergleich mit den Statistiken der Vorjahre kein wesentlich verändertes Bild, es sind aber trotzdem durch Vereinfachung von Zuständigkeiten und Dienstgeschäften Einsparungen[1]) verschiedener Art erzielt worden. Ein dem Bericht beigegebenes Diagramm zeigt, daß die Kurve der jährlich bearbeiteten Postsendungen die Kurve der Personalvermehrung von Jahr zu Jahr in zunehmendem Maße überschneidet.

Die Zunahme des Postverkehrs in den letzten drei Jahren ergibt sich aus folgenden Zahlen des Gesamtverkehrs an Briefsendungen (einschl. Postanweisungen und Scheckverkehr) und Paketen:

	In Millionen Stück					
	1925	darunter	1926	darunter	1927	darunter
Inlandsverkehr ..	610,5	(7,5)	637,4	(8,3)	648,7	(8,6)
Nach dem Ausland	21,1	(0,2)	22,1	(0,2)	24,1	(0,3)
Von dem Ausland	35,4	(1,2)	37,4	(1,1)	38,8	(1,1)
Im Durchgang ..	1,3	(0,07)	1,9	(0,2)	1,5	(0,09)
Summe	668,3	(9,0)	698,8	(9,8)	713,1	(10,1)

(Die in Klammern gesetzten Zahlen geben die Anzahl der bearbeiteten Pakete an.) Der Gesamtverkehr hat sich von 1925 auf 1926 um rund 4,6 v H und von 1926 auf 1927 um 2,1 v H gesteigert.

Die Zahl der Beamten weist in denselben drei Jahren folgende Verhältnisse auf. Es waren vorhanden bei

	der Gen.-Post-Verw.	den Postdirektionen	den Bahnposten	den PAnst	Ohne festen Standort	Zusammen
1925 ..	337	152	738	10 363	834	12 424
1926 ..	391	135	753	10 704	844	12 827
1927 ..	382	135	746	10 862	861	12 986

Hieraus ergibt sich von 1925 auf 1926 eine Steigerung von 403 Personen oder 3,2 v H und von 1926 auf 1927 eine Steigerung von 159 Personen oder 1,2 v H.

Die Postanstalten haben sich in diesen drei Jahren folgendermaßen vermehrt:

Flächeninhalt des Landes	Einwohnerzahl des Landes		Postkontore	Postexpeditionen	Poststationen	Briefsammelstellen	Zusammen
439 382 qkm	6 053 562	1925	242	39	3452	20	3753
	6 074 368	1926	235	63	3462	18	3778
	6 087 923	1927	237	72	3469	18	3796
1925/26	+ 20 806		— 7	+ 24	+ 10	— 2	+ 25
1926/27	+ 13 555		+ 2	+ 9	+ 7	—	+ 18

Hierbei sei darauf hingewiesen, welchen Umfang die für die Postbeförderung in Schweden benötigten Strecken haben, wieviel Kilometer auf ihnen jährlich zurückgelegt werden müssen und wie hoch sich die Beförderungskos[ten] beliefen. Es betrugen 1927

	der Umfang km	die zurückgelegten km	Beförderungsko[sten] in Tausende[n] schwedischer Kr[onen]
	in Tausenden		
auf Eisenbahnen ..	16	29 843	9 010
„ Landwegen ...	65	20 038	4 953
„ Wasserwegen .	45	4 949	587
„ Luftwegen	4	595	58
Zusammen	130	55 425	14 608

Im Vergleich zu den auf Eisenbahnen zurückgeleg[ten] 29 Millionen Kilometern ist die Zahl der auf Landwe[gen] zurückgelegten 20 Millionen (1926 = 18,9 Million[en], 1925 = 17,9 Millionen) Kilometer recht erheblich. [Die] Verwaltung hat sich in den letzten Jahren um den Aus[bau] der Landzustellung bemüht.

Von den Einnahmen der Postverwaltung geben folge[nde] Zahlen über die Steigerung des Verkehrs Aufschluß:

	In Millionen schwedischer Krone[n]		
	1925	1926	192[7]
Wertzeichenverkauf	49	50	51,
Gebührenablösung für Dienstbriefe	4	4	4
Freimachungsstemplung ...	—	0,03	0,
Zeitungsverkehr	5	5	5
Zeitungskreuzbänder	2	2,2	2,
Massenkreuzbänder	0,5	0,6	0,
Gebührenanteile an Auslandssendungen	1,1	1,3	1,
Für Handhabung des Postgirogeschäfts[2])	0,5	0,6	1
Gewinn aus dem Postgirogeschäft	—	0,2	0,
Andere Einnahmen	3	3,2	3,
Gesamteinnahmen	65,1	67,1	70,

Von den Ausgaben entfielen auf:

	In Millionen schwedischer Kro[nen]		
	1925	1926	19[27]
Gehälter	31,6	32	32,
Ruhegehälter	1,8	1,8	1,
Beförderungskosten	13,4	14,5	14,
Andere Ausgaben	5,2	6,3	7,
Gesamtausgaben	52	54,6	56,
Hiernach beträgt der Überschuß	13,1	12,5	13,

Im einzelnen ist zu dem Jahresbericht noch folge[ndes] zu bemerken.

1. Generalverwaltung.

An der Spitze der Generalpostverwaltung stehen [der] Generaldirektor als Chef und fünf (früher 4) Büro[chefs] als Mitglieder der Verwaltung und — jeder für sich — [als] Chef ihres Büros. Einer der Bürochefs ist Stellvertr[eter] des Generaldirektors. Durch die eingangs erwähnte Ä[nde]rung in der Gliederung der Verwaltung wurde die Di[enst]stelle eines Sekretärs (Referenten) im ersten Büro d[urch] eine Bürodirektorstelle ersetzt, deren Inhaber mit [...] selbständigen Befugnissen bei Erledigung der Verke[hrs]angelegenheiten ausgerüstet wurde. Außerdem sind

[1]) Zu den Vereinfachungen ist auch zu rechnen, daß Schweden am 1. September 1927 den vereinfachten Paketaustausch mit Deutschland eingeführt hat.

[2]) Das sind an die Postverwaltung ersetzte Kosten für Leistu[ngen] der Postanstalten im Postscheck- und Giroverkehr.

ı zweiter Bürodirektor und ein Bürodirektor-Sachwalter urist) im vierten Büro vorhanden. Die Büros be beiten:

I. Büro: Personal- und Verkehrsangelegenheiten (1 Bürodirektor, 2 Sekretäre).
II. Büro: Kameral-, Grundbesitz-, Aufkauf- und Stempelangelegenheiten; Werkstätten, Druckereibetrieb, Freimarken, Museum (1 Erster Intendant, 1 Intendant, 1 Sekretär).
III. Büro: Verfassungsangelegenheiten, Taxwesen und statistisches Kontor (2 Sekretäre).
IV. Büro: Revisionsangelegenheiten, Kassen- und Rechnungswesen, Bestrafungen, Ersatzangelegenheiten und Nachforschungen (1 Bürodirektor, 1 Bürodirektor-Sachwalter [Jurist], 1 Sekretär).
V. Büro: Postsparbank, Postgiro- und Postscheckwesen (1 Kämmerer, 1 Sekretär).

Von den bei der Generalverwaltung vorhandenen Beten gehören zu den leitenden:

Generaldirektor 1
5 Bürochefs, 2 Bürodirektoren, 1 Bürodirektor-Sachwalter (Jurist), 1 Erster Intendant (Jurist), 2 Erste Aktuare[3]), 2 Intendanten, 1 Kämmerer, 7 Sekretäre (Besoldungsgruppen 30 bis 24) 21
2 Erste Kontollöre, 1 Aktuar, 1 Vorratsverwalter, 8 Notare, 1 Registrator, 6 Revisoren, 2 Buchhalter, 14 Kontollöre (Besoldungsgruppen 22 bis 20) 35
Als Sachbearbeiter bei der Hauptverwaltung und als Stellvertreter der leitenden Beamten kommen in Betracht: 18 Erste Postassistenten und 10 Postassistenten (Besoldungsgruppen 17 bis 15) 28
Als Verwaltungsbeamte im technischen Sinne werden verwendet: 1 Materialienverwalter (15)[4]), 2 Faktoren (14), 1 Vorratsmeister, 1 Transportmeister (12) (Besoldungsgruppen 15 bis 12) 5
1 Buchbinder-Vormann, 5 Druckerei-Vormänner (10), 1 Erster Postillion (= Oberpostschaffner) (8), 4 Erste Expeditionsaufseher (7), 2 Reparatöre (= Mechaniker) (7), 1 Postillion (6), 19 Expeditionsaufseher (5) (Besoldungsgruppen 10 bis 5) 33
Es folgen 24 weibliche Beamte, und zwar 3 Erste Posterpeditöre (12), 21 Posterpeditöre (11), die mit einfacheren Büroarbeiten (Reklamations-Kontor, Archiv, Vorzimmer usw.) beschäftigt werden (Besoldungsgruppen 12 und 11) 24
12 Kanzleibeamten (11), 57 Kanzleigehilfinnen (7), 154 Kontorgehilfinnen (Scheckdienst) (4) (Besoldungsgruppen 11, 7 und 4) 223
Einer besonderen Gruppe gehören folgende Beamte an: 1 Militärassistent[5]), 1 Werkstättenvorsteher, 1 Werkmeister und 9 Kontorgehilfen 12

Im ganzen .... 382.

2. Bezirks- und Ortsverwaltungen.

Seit Juli 1927 bestehen 7 Postdirektionen (früher 6), deren Befugnisse neuerdings erweitert wurden. Ihr Wirkungskreis ist dem der deutschen Oberpostdirektionen sehr ähnlich. Die folgende Übersicht weist den Sitz der Bezirksverwaltungen nebst den ihnen zugeteilten Postanstalten und die Einwohnerzahl des Bezirks auf.

Bezirk und Sitz	Einwohnerzahl	Postkontore der Klassen (Vorsteher: Postmeister)							Posterpeditionen der Klassen					Poststationen	Briefsammelstellen
		OPM	1a	1b	2	3	4	Sa	5	6	7	8	Sa		
ꞏidbzk Malmö	1 206 000	1[6])	1	5	10	14	13	44	3	2	8	—	13	681	7
ꞏestbzk Göteborg	1 274 000	1[6])	—	5	13	18	14	51	3	1	5	1	10	713	4
ꞏtbzk Linköping	1 020 000	—	1	7	7	12	12	39	4	2	4	3	13	685	2
ꞏockholms Bzk	655 000	—	3	6	6	6	7	28	2	1	2		5	105	3
ꞏntrumsbzk Gävle	966 000	—	3	2	6	11	19	41	4	—	9	2	15	478	2
ꞏterer Nordbzk Sundsvall	573 000	—	1	5	4	5	2	17	2	—	5	4	11	421	—
ꞏerer Nordbzk Boden ...	393 000	—	—	3	5	5	4	17	1	1	3	—	5	383	—
rund	6 087 000	2	9	33	51	71	71	237	19	7	36	10	72	3 469	18
	Gesamtsumme 3 796 Postanstalten														

Die Postkontore bilden in den Städten und den ı ihnen vergleichbaren Gemeinden die großen Ortspostalten, denen für das platte Land die Poststationen zugeteilt sind. Zwischen beiden stehen seit einigen ren noch die Postexpeditionen, die wie die tkontore vollen Dienst versehen. Außerdem bestehen Briefsammelstellen, die etwa den deutschen thilfsstellen vergleichbar sind. Von den in Schweden ne 1927 vorhandenen 113 Städten waren 103 mit tkontoren und 8 mit Posterpeditionen versehen, 2 nur i Poststationen. In vielen Fällen ist die Beibehaltung eines Postkontors in minder wichtigen Landorten dadurch begründet, daß das Postkontor außer dem Ortsdienst mehrere Poststationen und Postlinien (Bahnposten oder Kraftwagenlinien) zu leiten hat, deren Verlegung zu einem anderen Postkontor nicht angängig ist. Von den Poststationen sind 372 an der Staatseisenbahn und weitere 896 an Privatbahnen gelegen; diese 1 268 Stationen sind mit dem Eisenbahndienst vereinigt. Weitere 675 Poststationen an der Eisenbahn und 1 526 auf dem platten Lande dienen nur dem Postverkehr. Die Briefsammelstellen, denen eine beschränkte Annahme von Postsendungen und der Verkauf von Postwertzeichen obliegt, befinden

[3]) 1 im statistischen Kontor mit Staatsexamen; 1 im Reklaonskontor (IV Büro).
[4]) Die eingeklammerten Zahlen geben die Besoldungsgruppen
[5]) Verbindungsoffizier für die Feldpost.
[6]) Malmö und Gotenburg, früher noch Stockholm 1, das jetzt in Klasse 1a umgewandelt ist.

sich in der Umgebung größerer Ortschaften. Ende 1927 hatten von 2 373 Landgemeinden 1 842 oder 77,6 v H eine oder mehrere Postanstalten in ihrem Bereich; ohne Posteinrichtung waren 531 oder 22,4 v H, jedoch sind diese alle an die Landzustellung angeschlossen.

Ortsbriefzustellungen fanden bei 133 Postkontoren und 5 Postexpeditionen im Berichtsjahr statt; je nach Größe und Bedeutung der Postorte wird zwischen 1- bis 3mal an Werktagen zugestellt, außerdem bestehen für Malmö eine und für Stockholm zwei besondere Wertbriefzustellungen. Die Landzustellung schwankt zwischen 1 und 2 Zustellungen. Außerdem gibt es noch eine einfache Form von Briefzustellungen, nämlich durch Einlegen der Sendungen in besondere Kasten, die in den Ortschaften angebracht sind. Auf diese Art wurden 1927 auf 528 Linien von Postanstalten aller Art Zustellungen ausgeführt (1926 auf 485 und 1925 auf 375 Linien).

Für die Einsammlung von Briefsendungen waren im Berichtsjahr 10 866 feste Briefkasten (rund 500 mehr als 1926) vorhanden, außerdem waren Briefkasten an 551 Bahnzügen, 259 Straßenbahnen, 59 Post- und Postkraftwagen, 453 fahrenden Landbriefträgerwagen und 146 anderen Fahrzeugen (Schiffen usw.) angebracht. Diese Zahlen zeigen in Verbindung mit den oben angegebenen Kilometerzahlen für die Postbeförderung, welche Ausdehnung Schweden hat (größte Länge in der Luftlinie 1 574 km, größte Breite 499 km; Flächeninhalt insgesamt 448 500 qkm, davon 37 878 qkm Wasserflächen); es ist an Flächeninhalt eins der größten Länder Europas.

Der Bahnpostdienst im Innern des Landes wird in der Hauptsache von unteren Beamten (Oberpostillionen, Ersten Postillionen und Postillionen) versehen, ebenso auch der Expeditionsdienst auf schwedischen Dampferlinien. Jedoch sind große Bahnpostlinien (z. B. Stockholm–Malmö, Gotenburg–Malmö) wie auch die Seepostexpeditionen nach fremden Ländern (Deutschland, Dänemark) für die Bearbeitung der Wert- und Einschreibsendungen mit Ersten Postassistenten und Postassistenten besetzt.

Die Besetzung der Vorsteherposten bei Postexpeditionen erfolgt in der Regel bei Klasse 5 (vgl. vorhergehende Übersicht) mit Postassistenten, von Klasse 6 ab werden meist Damen aus der Expeditörklasse, aber auch anderer Grade, und bewährte untere Beamte verwendet. Die Poststationen zerfallen nach ihrem Umfang in eine Anzahl Klassen, ein Teil von ihnen ist Privatpersonen im Vertragsverhältnis übertragen.

Die folgende Übersicht gibt ein Bild von der Verwendung der Beamten bei den Postdirektionen und Postanstalten.

a.

Bei den Postdirektionen sind 7 Postdirektoren als Leiter der Distriktsbehörden vorhanden 7

Ihnen stehen für den Verwaltungs- und Kassendienst folgende Beamte zur Verfügung: 5 Oberkontrollöre[7]) (24)[8]), 5 Erste Kontrollöre (22), 8 Kontrollöre (20), 23 Erste Postassistenten (17), 5 Postassistenten (15), 1 Postexpeditör (weiblich) (11) 47

Für die Dienstverrichtungen im unteren Beamtendienst und im Kanzleidienst sind vorhanden: 6 Oberpostillione (10), 24 Erste Postillione (8), 2 Briefträgervormänner (7), 12 Postillione (6), 12 Expeditionsaufseher (5) 56

An weiblichem Personal sind noch vorhanden: 11 Kanzleigehilfinnen (7) und 10 Kontorgehilfinnen (4) ....

Einer besonderen Gruppe gehören an: 3 Briefträgergehilfen und 1 Kontorwachmann ....

Im ganzen 1

b.

Bei den Postanstalten befindet sich folgendes Perso

Besoldungsgruppe	Dienststellung	Bei Postanstalten	Bei Bahn- Seepo
26	Oberpostmeister	2	—
25	Postmeister, Kl. I A	8	—
24	» » I B	33	—
22	Erste Kontrollöre	4	—
22	Postmeister, Kl. II	50	—
20	Kontrollöre (Kassenbeamte)	74	—
20	Postmeister, Kl. III	69	—
18	» » IV	73[9])	—
17	Erste Postassistenten	113	21
16	Stationsmeister, Kl V	15[10])	—
15	Postassistenten..............	606	36
12	Erste Postexpeditöre (weiblich)	28	—
12	Stationsmeister, Kl. VI	7	—
12	Transportmeister	3[11])	—
11	Postexpeditöre, männlich	15	1
	» weiblich	180	—
10	Oberpostillione	114	115
8	Erste Postillione	398	414
7	Brief- und Wertbriefzusteller ..	136	5
7	Kanzleigehilfen (weiblich)	14	—
7	Reparatöre (Mechaniker)	3	—
7	Stationsmeister, Kl. VII	36	—
6	Postillione	187	152
5	Briefträger und Expeditionsaufseher	1 544[13])	2
5	Stationsmeister, Kl. VIII (weibl.)	10	—
4	Kontorhilfen (weiblich)	45	—
	Zusammen	3 767	74(
	Besonderen Gruppen gehören an		
	Posthelferinnen	102	—
	Briefträgergehilfen	88	—
	Kontorboten	33	—
	Zusammen	3 990	74(
	Personen auf Vertrag (Postagenten usw.):		
	Vorsteher von Poststationen	3 468	—
	» » Briefsammelstellen	18	—
	» » Schiffsexpeditionen	106	—
	Landbriefträger	2 938	—
	Briefkastenleerer	342	—
	Insgesamt	10 862	74(

[7]) Auch Vertreter der Postdirektoren.
[8]) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Besoldungsgruppe.

[9]) Darunter 4 weibliche.
[10]) Darunter 2 weibliche.
[11]) Davon 1 in Stockholm, Bahnhofspostamt, und 2 in G burg: Aufsicht über den Autopark und die Ortstransporte.
[12]) Sortierdienst.
[13]) Innerer Dienst (Entkartung).

Außerdem werden noch 2 089 Personen, die nicht als zugehörig zum Postpersonal gerechnet werden, aber Verrichtungen, wie Briefmarkenverkauf, Transporte, Fahrten auf Landwegen usw., ausführen, dauernd beschäftigt.

3. Personalausbildung[14]).

Für das gesamte Personal besteht bei der Personalabteilung der Generalverwaltung eine »Unterweisungsanstalt« (U. A.), die von einem Sekretär geleitet wird, den ein Stab von Lehrern und Postbeamten, die im Postfach lehren, unterstützt. Der Lehrplan umfaßt sowohl die theoretische als auch die praktische Ausbildung der Anwärter für den unteren, mittleren und höheren Dienst. Während bis 1926 das Personal nur aus zwei Gruppen, unteren und höheren Beamten, bestand, ist 1926 eine dritte Gruppe, mittlere Beamte, eingeführt worden (Postexpeditöre). Die Ausbildungspläne sind folgende.

Untere Laufbahn. Die Bewerber werden als Briefzustellereleven angenommen. Ihre Ausbildung dauert 1 Jahr, davon werden zuerst 3 Monate im praktischen Dienst bei Postanstalten und Bahnposten verbracht, wobei der Eleve gleichzeitig Unterricht im Kurswesen und Leitkartenlesen erhält und die Bestimmungen des »Posthandbuchs« kennen lernen muß. Nach diesen drei Monaten kann der Eleve zur Stellvertretung von Beamten herangezogen werden. In dieser Zeit muß er sich auch selbst weiterbilden. Über Leistungen und Ausbildung wird fortlaufend an die U. A. berichtet. Die Schlußprüfung findet im Bereich der Postdirektion statt; der Prüfungskommission gehören der Postdirektor oder sein Stellvertreter, ein Postmeister und ein dritter Beamter aus dem Bezirk an. Nach bestandener Prüfung wird der Eleve Briefzusteller-Aspirant. Als solcher hat er einen vom U. A. ausgearbeiteten brieflichen Kursus (Fragen und Antworten) durchzumachen. Nach einem Jahre wird der Aspirant als nicht planmäßiger Briefträger eingestellt. Seine bisherige Ausbildung berechtigt ihn nunmehr zur Anstellung als planmäßiger Briefträger, Postillion (Sortierer) und Briefträgervormann (Oberbriefträger) oder Wertbriefträger.

Wer die Beförderung zum Ersten Postillion und Oberpostillion erstrebt, muß einen weiteren Kursus durchmachen, der frühestens 3 Jahre nach der Ernennung zum Aspiranten beginnen kann, vorausgesetzt, daß der Bewerber dann noch nicht 30 Jahre alt ist und im Schreiben und Rechnen eine erfolgreiche Vorprüfung ablegt (kurzer Aufsatz aus den dem Bewerber geläufigen Gebieten, die 4 Rechnungsarten, Dezimalbrüche, Flächen- und Raumberechnung). Zur Vorbereitung werden geeignete Lehrbücher zum Selbststudium ausgegeben. Der Kursus umfaßt 1½ Monate theoretische Ausbildung bei der U. A., 1½ Monate praktische Ausbildung in den Dienstobliegenheiten der Oberpostillione bei Postkontoren und Bahnposten und schließlich 3 Wochen theoretische Belehrung sowie schriftliche und mündliche Schlußprüfung bei der U. A. In den drei Wochen werden Dienstschreiben verfaßt, Dreisatz- und Zinsrechnung, Verfassung, Dienstanweisung, Post- und Kursgeographie, Leitung der Sendungen, Hilfsmittel, Buchführung für den Annahme-, Abfertigungs- und Entkartungsdienst eingehend behandelt. Die Abschlußprüfung darf nur einmal wiederholt werden.

Die mittlere und höhere Laufbahn beginnt mit der Ausbildung als Posteleve. Die mittleren Beamten können nur die Prüfung zum Postexpeditör ablegen. Der Posteleve wird nach dreimonatiger Ausbildung im praktischen Dienst zu einem Kursus auf 3 Monate zur U. A. einberufen. Dann folgen 6 Monate praktischer Ausbildung, wovon höchstens 3 Monate auf Vertretung von Beamten verwendet werden dürfen, und ein einmonatiger Schlußkursus mit Prüfung bei der U. A. Nach Bestehen der Prüfung wird der Eleve zum Postexpeditörs-Aspiranten ernannt. Als solcher muß er sich zur weiteren Ausbildung zum Postexpeditörkursus bei der U. A. anmelden.

Außer den Eleven, die für die mittlere (neue) Laufbahn das Abgangszeugnis einer Realschule[15]) und für die höhere Laufbahn das Abgangszeugnis eines Gymnasiums[15]) oder einer gleichwertigen Schule (sogenanntes Studentenzeugnis) besitzen müssen, können sich auch andere Beamte aus den ersten 10 Gehaltsgruppen zum Postexpeditörkursus melden, die nicht die für Eleven vorgeschriebene Schulbildung besitzen. Diese Beamten müssen sich jedoch einer Vorprüfung bei einer von der Generalpostverwaltung und der Schulbehörde gebildeten Prüfungskommission unterwerfen. Diese Vorprüfung steht allen frei, die sich bisher als tauglich im Postdienst erwiesen haben und noch nicht älter als 30 Jahre sind. Die Vorprüfung umfaßt die Sprachlehre der Muttersprache, allgemeine und Verkehrsgeographie, Arithmetik und die Kenntnisse der französischen und englischen oder deutschen Sprache, wie sie bei der Realschul-Abgangsprüfung gefordert werden.

Vor dem Beginn des Postexpeditörkursus findet eine dreimonatige Probedienstleistung bei bestimmten Postkontoren statt. Erst nach Bestehen dieser Probe wird der Bewerber zu dem dreimonatigen theoretischen Kursus bei der U. A. zugelassen. Dieser Kursus umfaßt Organisation des Postwesens, bestimmte Teile der Dienstanweisung, Taxwesen, Postgeographie, Leitwesen, deutsche Sprache (60 Stunden), englische Sprache (24 Stunden) und französische Sprache (72 Stunden). Den Abschluß des Kursus bildet eine Prüfung. Nach Bestehen dieser Prüfung werden die Teilnehmer zu dem auf 6 Monate bemessenen praktischen Teile des Kursus zugelassen, dessen Ziel eine möglichst vielseitige Ausbildung im Dienst bei verschiedenen Postkontoren und Postexpeditionen (der Klassen V und VI) ist. In dieser Zeit darf der Prüfling höchstens 3 Monate zur Vertretung von Beamten herangezogen werden. Neben der praktischen Arbeit hat der Prüfling bestimmte schriftliche, auf die Schlußprüfung vorbereitende Aufsätze an die U. A. einzureichen. Die mündliche und schriftliche Schlußprüfung findet binnen einem Monat nach Schluß des praktischen Kursus statt.

Nach bestandener Prüfung rückt der Beamte in eine nicht planmäßige, später in eine planmäßige Postexpeditörstelle ein. Mit der bisherigen Ausbildung kann er noch zum Ersten Postexpeditör und Stationsmeister Klasse VI aufrücken.

Für die Beamten, die nicht im Besitze des Abgangszeugnisses eines Gymnasiums usw. sind, ist hiermit die Laufbahn abgeschlossen. Erwähnt sei hier, daß die Laufbahn für mittlere und höhere Beamte auch weiblichen Personen offensteht, die die nötigen Schulkenntnisse nachweisen.

Für die Beförderung in höhere Stellungen ist nach wie vor der Nachweis des Abituriums erforderlich. Solche Posteleven werden 33 Monate ausgebildet. Die allgemeine Ausbildung umfaßt zunächst 13 Monate wie bei den Postexpeditörseleven, dann folgt ein Jahr Dienstleistung im praktischen Postexpeditörsdienst. Die besondere Aus-

[14]) Auf Grund besonderer Quellen in Verbindung mit dem Jahresbericht.

[15]) Mit mindestens »gut« in der Muttersprache, Geographie und Mathematik sowie in der deutschen, englischen und französischen Sprache.

bildung wird mit 2 Monate dauernden theoretischen Vorlesungen bei der U. A. eingeleitet, dann folgen 1 Monat Bahnpostdienst (große Hauptstrecken und Seepost Trälleborg–Saßnitz), $1\frac{1}{2}$ Monate Dienst bei einer Auswechslungspostanstalt, 2 Monate Kassen- und Abrechnungswesen — zum Teil bei einer Postdirektion —, alsdann folgt die Schlußprüfung bei der U. A. Der theoretische Teil der Ausbildung umfaßt in kurzen Zügen: Rechtswissenschaft, Staats- und Gemeindeverfassung, Nationalökonomie, Weltpostverträge, Postorganisation, Strafrecht, Unfallversicherung, Lektionen in französischer, englischer und deutscher Sprache, Dienstanweisungen, Auslandsgeographie, Postgirowesen, Eisenbahnen, Zollwesen, Telegraphenwesen, Postgesetzgebung, Pensionsversicherungen, Arbeitsvermittlung, Arbeitsleitung, Dienstvorschriften und Posttechnik.

Die Ergebnisse der verschiedenen Prüfungen bei der U. A. sind recht gut. Die von der Schule kommenden Bewerber für den mittleren oder höheren Postdienst werden grundsätzlich erst von einer besonderen Kommission (zu-
sammengesetzt aus dem Bürochef des Personalwesens,
Postdirektor des Bezirks, in dem die Bewerber woh
und dem Leiter der U. A.) auf ihre Eignung
»intellektuell und psychotechnisch« geprüft. Auf die Be
gung besonders guter Schulzeugnisse war bereits oben
gewiesen worden. Daß die körperliche gute Beschaffen
durch einen Arzt festgestellt sein muß, bedarf kaum der
wähnung. Von den so Ausgewählten beruft die Gene
verwaltung alsdann nur die Besten ein. Auch die Prü
gen von Beamten geringerer Grade, die sich zu einem K
sus für Erste Postillione oder für Postexpeditöre mel
zeitigen im allgemeinen günstige Ergebnisse. Beisp
weise haben am Kursus für Erste Postillione teilgenom
1925: 47 und 1927: 51 untere Beamte, von denen
Prüfung 36 und 37 bestanden haben. Am Postexpedi
kursus 1927/28 nahmen 14 männliche und 4 weibliche
amte niederer Grade zusammen mit 33 weiblichen El
teil. Davon haben 12 männliche und 3 weibliche Be
niederer Grade und 29 weibliche Eleven die Prüfung
standen.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Postrecht.

1. Tragweite des § 27 Nr. 1 des Postgesetzes; Begriff des postzwangspflichtigen Briefs.

Urteil des Oberlandesgerichts in Hamm vom 21. August 1928 — S 257. 28.

Gründe:

1. »Die Strafkammer hat die Angeklagten R. und H. aus §§ 1, 1a, 2a und 27 Nr. 1 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 (RGBl S. 347) / 20. Dezember 1899 (RGBl S. 715) verurteilt. § 1 verbietet die Beförderung verschlossener Briefe usw. gegen Bezahlung von Orten mit Postanstalt nach anderen Orten mit Postanstalt auf andere Weise als durch die Post (Postzwang). § 1a (eingeführt durch Art. 2, I der Novelle vom 20. Dezember 1899) dehnt den Postzwang auf die Beförderung verschlossener Briefe usw. innerhalb der Gemeindegrenzen aus. § 2a (eingefügt durch dieselbe Novelle) gestattet die Beförderung von verschlossenen Briefen im Ursprungsort gegen Bezahlung durch Boten, welche .... nicht im Dienst einer Privatbeförderungsanstalt stehen. Entgegen den Ausführungen der Revision bezieht sich die Strafbestimmung des § 27 Nr. 1, die nur die §§ 1 und 2 des Gesetzes nennt, auch auf solche Fälle, die eine Prüfung des Tatbestandes nach § 2a verlangen. Bei § 1a ergibt der Wortlaut, daß Zuwiderhandlungen gegen ihn unter § 27 fallen. § 2a enthält überhaupt kein Verbot, sondern erleichternde Ausnahmen von dem durch § 1a eingeführten Postzwang im Ortsverkehr (Stenglein Nebengesetze, Anm. 1 zu § 27 Reichspostgesetz, RGSt. Bd. 35 S. 296)«[1]).

2. »Die Strafkammer hat festgestellt, daß die B
des Unternehmers »Braune Radler« in D. die W
druckschriften, die eine Empfehlung des von einer
tigen Brauerei hergestellten Malzbieres entha
innerhalb des Stadtgebietes D. in verschlossenen
schlägen befördert haben. Diese Feststellungen gebe
rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Die Angeklagte
und H. können nun den Postzwang nur verletzt h
wenn die verschickten und beförderten Druckschrifte
»Briefe« im Sinne der §§ 1a und 2a anzusehen
Die Strafkammer hat das bejaht. Diese Annahme b
auf einer rechtsirrtümlichen Auffassung des Begriff
Briefs im Sinne jener Vorschriften. Zwar ist es
lich nicht zu beanstanden, daß die Strafkammer in
festgestellten Inhalt der beförderten Druckschrifte
dankliche Mitteilungen erblickt hat. Mit Recht verl
sie aber auch als Begriffsmerkmal des Briefs im S
des Postzwangs eine gewisse Vertraulichkeit der
dankenübermittlung (Niggl, Postrecht, Anm. 3 zu
PG). Die Feststellungen der Strafkammer können
Vorhandensein dieses Merkmals nicht begründen.
das erforderliche Maß von Vertraulichkeit der M
lung nicht schon allein durch das Verschließen der
dung gegeben wird, scheint auch die Strafkamme
genommen zu haben. Anderseits hat sie ebens
treffend die Vertraulichkeit nicht dadurch für

[1]) Das Gericht weist mit Recht auf eine im § 27 Nr. 1 PG. enthaltene Unstimmigkeit in der Fassung hin. Die Erwähnung des § 2, der selbst nur eine Ausnahme ist, ist nicht folgerichtig. Strafbar kann an sich nur ein Verstoß gegen § 1, nicht gegen § 2 sein. Der Wortlaut des § 1a stellt es aber außer Zweifel, daß auch eine nach § 1a verbotene Beförderung von der Strafvorschrift des
§ 27 Nr. 1 erfaßt wird. Bei der Einfügung der §§ 1a
2a in das Postgesetz ist seinerzeit versäumt worden,
die Fassung des § 27 Nr. 1 zu ergänzen. Da die
nahmebestimmungen der §§ 2 und 2a in den § 27
überhaupt nicht hineingehören, so müßte die Bestimm
des § 27 Nr. 1 — was bei der nächsten sich bietenden
genheit beabsichtigt ist — einwandfrei so gefaßt werden,
bestraft wird, wer Briefe oder politische Zeitunge
Bestimmungen der §§ 1 und 1a zuwider befördert
verschickt. Auf diese Weise würde auch zweifelsfrei
gestellt, daß selbstverständlich auch eine nach Art. 3
der Postgesetznovelle erlaubte Beförderung nicht nach
Nr. 1 strafbar sein kann. Die Erwähnung nur der e i
Ausnahme des § 2 im § 27 Nr. 1 ist geeignet, Irrt
hervorzurufen.

geschlossen erachtet, daß die Werbeschriften, wie sie feststellt, ohne Anschrift ausgetragen worden sind. Die Mitteilungen müssen aber einer bestimmten Person oder einer individuell, d. h. nach persönlichen Merkmalen bestimmten Personenmehrheit, zugedacht sein. Das verkennt auch grundsätzlich die Strafkammer nicht. Das Berufungsurteil hat in dieser Beziehung folgendes festgestellt: Die Brauerei hat durch einen Angestellten den Boten des Unternehmens »Braune Radler« die Straßen angegeben, in denen sie die Abtragung der Werbeschreiben wünschte, und die Beförderung überwacht. Auf diese Weise sind im Stadtgebiet D. 20 000 Druckschriften ausgetragen worden. Der Strafkammer kann nicht beigetreten werden, wenn sie in diesem Tatbestand eine zur Vertraulichkeit der Mitteilungen genügende Begrenzung des Kreises der Empfänger gefunden hat. Der Anordnung der Brauerei fehlte jede Bestimmung des Kreises der Empfänger nach persönlichen Merkmalen. Man wird in der Zulassung von solchen Bestimmungen allgemeiner Art ziemlich weit gehen und z. B. Bestimmungen wie die: an alle Haushaltungsvorstände, an alle Bessergestellten, an alle Arbeiter usw. der betreffenden Örtlichkeit als genügend ansehen können. Die festgestellten Weisungen der Brauerei berechtigten aber die Boten, die Werbeschreiben an jede beliebige Person auszutragen, die in einer an den angegebenen Straßen gelegenen Wohnung sich aufhielt. Bei einer solchen rein örtlichen Begrenzung des Kreises der Empfänger und beim Mangel jeglicher Umschreibung dieses Kreises in persönlicher Beziehung können die in D. ausgetragenen Werbeschreiben als Briefe im Sinne der §§ 1, 1a und 2a nicht gelten.

Entfällt dieses Tatbestandsmerkmal der genannten Vorschriften, so können die Angeklagten N. und H. sich der Zuwiderhandlung gegen sie nicht schuldig gemacht haben. Die von der Strafkammer ausgesprochene Verurteilung des Angeklagten N. ist daher auf dessen Revision aufzuheben. Unzweifelhaft hat die Strafkammer ihre Feststellungen in der erörterten Beziehung erschöpfend getroffen. Weitere tatsächliche Erörterungen sind somit nicht erforderlich. Nach §§ 353, 354 Abs. 1 StPO hat deshalb das Revisionsgericht den Angeklagten N. freigesprochen. Weil zugunsten dieses Angeklagten das Berufungsurteil wegen Verletzung der angeführten Vorschriften des PG bei Anwendung des Strafgesetzes aufgehoben wird und das Urteil, soweit es aufgehoben wird, sich nach den früheren Darlegungen auch auf den Angeklagten H. erstreckt, so ist unter entsprechender Aufhebung seiner Verurteilung auch der Angeklagte H. freizusprechen (§ 357 StPO)« [2].

[2]) Die vom Oberlandesgericht dem Begriff »Brief« gegebene Auslegung kann nicht für zutreffend erachtet werden. Sie stützt sich auf Ausführungen bei Niggl »Das Postrecht« erste Auflage (1914) zu § 1 Anm. 3 S. 8, die Niggl aber selbst in der späteren Auflage in diesem Umfange nicht aufrechterhalten hat. Während Niggl in der 1. Auflage für den Brief im Sinne des Postzwanges eine gewisse Vertraulichkeit des Briefinhalts in der Weise fordert, daß die Mitteilung einer individuell bestimmten Person oder einer individuell bestimmten beschränkten Personenmehrheit zugedacht sein muß, schränkt er in der 2. Auflage (1928) dieses Erfordernis dahin ein, daß der Gesichtspunkt der Vertraulichkeit im weiteren Sinne nur für den Briefbegriff des allgemeinen Sprachgebrauchs gilt. Nun decken sich aber, wie Niggl nicht verkennt, beide Begriffe — Brief im Sinne des Postzwangs und Brief im Sinne des Sprachgebrauchs — durchaus nicht. Dem Postzwang unterliegen auch verschlossene Briefe ohne ausdrückliche individuelle Mitteilung (z. B. durch Druck in großer Anzahl hergestellte Vervielfältigungen), vorausgesetzt, daß sie bestimmten Empfängern zugedacht sind. Verschlossene Briefe, die Druckstücke enthalten, sind dann postzwangspflichtig, wenn sie eine irgendwie geartete Mitteilung enthalten. Verlieren die Druckstücke den Charakter der gedanklichen Mitteilung, werden sie nur als Makulatur oder zur urkundlichen Aufbewahrung versandt, so sind sie postzwangspflichtige Briefe nur dann, wenn sie die äußere Form dazu macht (RGSt Band 24, 30; 37, 283). Der Begriff »bestimmte Empfänger« kann durch eine, wenn auch noch so allgemein gehaltene Umgrenzung, gewonnen werden. Selbst die Anweisung an den Zusteller, die Briefe Bewohnern von Straßen auszuhändigen, deren Auswahl im freien Ermessen des Boten liegt, würde den Empfängern im einzelnen Falle nicht die Eigenschaft »bestimmt« nehmen. Briefe sind postzwangspflichtig, auch wenn der Empfänger auf dem Umschlage nicht bezeichnet ist, ferner auch dann, wenn der Absender nicht selbst den Empfänger bestimmt, sondern diese Bestimmung einem Dritten z. B. einer Mittelsperson oder dem zustellenden Boten überläßt (RGSt Band 25, 20; Archiv 1895 S. 428). Etwas anderes würde nur gelten, wenn eine Bestimmung des Empfängers nach noch so allgemeinen Merkmalen überhaupt nicht vorliegt, sondern es vom reinen Zufall abhängt, in wessen Hände der Brief gelangt. Wer z. B. verschlossene Briefe, deren Inhalt aus Reklamezetteln besteht, auf der Straße an die Vorübergehenden verteilt, befördert keine postzwangspflichtigen Briefe.

Diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall angewendet, lassen über die Postzwangspflicht der verschlossene Werbeschreiben enthaltenden Briefe keinen Zweifel. Der Absender hatte den Boten die Straßen bezeichnet, in denen er die Abtragung der Briefe wünschte und die Ausführung dieser Beförderung sogar überwacht. Damit sind die Wohnungsinhaber in den durch die Straßennennung gekennzeichneten Häusern als Empfänger genügend bestimmt. Die Möglichkeit der Aushändigung an jede sich in diesen Wohnungen aufhaltende Person, auf die das Oberlandesgericht bei der Begründung seiner abweichenden Rechtsauffassung entscheidenden Wert legt, wäre nach den postalischen Vorschriften über die Ersatzzustellung (§ 38 V PO) auch bei Postsendungen zulässig gewesen, die als solche neben anderen jeder Ungewißheit vorbeugenden Merkmalen die Aufschrift eines namentlich bezeichneten Empfängers tragen müssen (§ 3 PO).

Ministerialrat Dr. Schneider.

2. Bedeutung der §§ 1, I, 2 und 27, III der Postordnung vom 22. Dezember 1921 (RGBl S. 1609) als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.

Urteil des Landgerichts Duisburg vom 6. November 1928, 4 S 193. 28.

Tatbestand:

Der Kläger benutzte einen Personenkraftwagen der DRP zu einer Fahrt von D. nach H. Da der Wagen stark besetzt war, nahm er neben dem Wagenführer auf dem Führersitz Platz. Als noch ein Fahrgast hier Platz nehmen wollte, nahm der Kläger ein neben ihm auf dem noch freien Sitzplatz liegendes, von dem Beklagten durch

die in seinem Geschäft tätige Angestellte H. dem Kraftwagenführer F. zur Beförderung übergebenes Paket auf den Schoß, das einen mit Schwefelsäure gefüllten Akkumulator enthielt. Der Akkumulator war in einer verschnürten Papierhülle verpackt, so daß der Inhalt des Pakets äußerlich nicht erkennbar war. Während der Fahrt lief ein Teil der Schwefelsäure aus und beschädigte die Kleidungsstücke des Klägers. Für den entstandenen Schaden nimmt der Kläger den Beklagten als Absender des Pakets auf Grund des § 823 Abs. 1 und 2 BGB in Verbindung mit §§ 4, I, 2 und 27, III PO und § 367 Nr. 5a RStGB in Anspruch. Im Gegensatz zum ersten Richter, der den Beklagten nach dem Klageantrag verurteilt hatte, hat das Landgericht die Klage abgewiesen.

Aus den Gründen:

»Dem Vorderrichter kann nicht darin beigestimmt werden, daß sich aus den Vorschriften der Postordnung die Haftung des Beklagten herleiten ließe. Es kann nicht anerkannt werden, daß die hier fraglichen §§ 4, 27 PO Bestimmungen darstellen, die den Schutz des Publikums bezwecken, deren Verletzung also dem Kläger einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB verschaffte. Die Postordnung will an sich, wie sich aus dem Zusammenhalt ihrer Vorschriften leicht ergibt, nur die Rechtsbeziehungen zwischen der Post und den Benutzern der Posteinrichtungen regeln. Es ist daher an sich schon unwahrscheinlich, daß sich in ihr Bestimmungen finden, die das Publikum unmittelbar vor Eingriffen anderer Reisender oder Absender schützen. Hinzu kommt aber noch, daß der hier maßgebende § 4, I, 2 PO ausdrücklich von Gegenständen spricht, die eine Gefahr für die Postbeamten oder Postsendungen bilden, er also offensichtlich nur diese Beamten und Sendungen schützen wollte. Eine ausdehnende Auslegung zugunsten des die Personenposten benutzenden Publikums ist nicht möglich. Einmal spricht schon der Zweck der Postordnung, wie es oben dargelegt ist, dagegen. Dann wäre auch kaum zu verstehen, warum die Reisenden nicht besonders erwähnt sind, trotzdem in anderen Teilen der Postordnung ihnen ausführliche Bestimmungen gewidmet sind.

Auch Abs. III des § 4 PO ist keine allgemeine Schutzbestimmung. Wenn auch der Absender unter den Voraussetzungen der angeführten Vorschrift »für allen daraus entstehenden Schaden« haftet, so doch nur nach Maßgabe des ausdrücklich angezogenen § 27, III PO. Dieser ist aber wieder eine Bestimmung, die allein die Post vor Schaden, der durch vorschriftswidrige Verpackung usw. entstehen kann, bewahren soll. Daß ihr letzter Satz, über diesen Rahmen hinausgreifend, auch andere Benutzer der Post unmittelbar schützen will, ist daher nicht anzunehmen.

Schließlich gewinnt der § 4 PO dadurch, daß die Überschreitung seiner Bestimmungen in § 367 Nr. 5a StGB unter Strafe gestellt ist, nicht den Charakter eines jeden schützenden Gesetzes. Diese Vorschrift fügt allerdings den zivilrechtlichen Folgen einer Überschreitung, wie sie § 27 PO darstellt, strafrechtliche Folgen hinzu. Sie ist aber nicht imstande, den Sinn des § 4 PO dahin zu erweitern, daß nun neben der Post auch das weitere Publikum geschützt werden solle. Ihr aber im Gegensatz zu § 4 PO einen weitergehenden Sinn beizulegen, ist deshalb unmöglich, weil sie als Blankettvorschrift erst durch die Vorschriften der Postordnung, aber auch nur durch diese Vorschriften, ihren

Inhalt bekommt. Die Klage ist also nicht nach § 8
Abs. 2 BGB begründet.

Aber auch auf § 823 Abs. 1 BGB läßt sie sich n
stützen. Es fehlt am adäquaten Kausalzusammenh
zwischen dem Handeln des Beklagten oder der Zeugi
und dem eingetretenen Schaden. Wenn auch, log
betrachtet, der Schade ohne diese Handlungen nicht
getreten wäre, so war doch die Möglichkeit des Eintr
eine so entfernt liegende, daß sie nach der Auffass
des Lebens vernünftigerweise nicht in Betracht gez
werden kann (RG Seuff. Arch. 63 S. 263). Denn
der Aussage des Wagenführers F. ist jedenfalls zu
nehmen, daß die Zeugin H. ihn darauf aufmerksam
macht hat, in dem aufgegebenen Paket sei Benzin.
dieser Sachlage hätte es dem normalen Verlauf
Dinge entsprochen, wenn der Zeuge F. das Paket, d
gefährlichen Inhalt, mag dies nun Benzin oder S
gewesen sein, er kannte, sorgsam vor den Zugr
Dritter verwahrt hätte. Sowohl der Umstand, daß
außergewöhnlich starke Besetzung des Kraftwagens
Kläger zwang, neben dem Führer Platz zu nehmen,
insbesondere die Tatsache, daß er das Paket auf
Schoß nahm, sind bei Berücksichtigung der Kenn
des Führers derart entfernt liegende Tatsachen,
die Lebensauffassung sie nicht in Betracht ziehen k
Läßt sich somit ein ursächlicher Zusammenhang zwi
dem Handeln des Beklagten oder seiner Angestellten
dem Schadensfall im Rechtsinne nicht herstellen, is
Klage auch aus § 823 Abs. 1 BGB unbegründe
daß sie unter Abänderung des Vorderurteils abzuw
war«[3]).

[3]) Die Entscheidungsgründe zerfallen in zwei
Sie prüfen einmal das Vorliegen eines Schutzgesetze
Sinne des § 823 Abs. 2 BGB und sodann die allgeme
Voraussetzungen der unerlaubten Handlung nach §
Abs. 1 BGB, insbesondere den ursächlichen Zusam
hang. Ob das Urteil in seinem zweiten Teile zutre
ist, unterliegt gewissen Bedenken. Diese Bedenken b
fen aber an dieser Stelle deshalb keiner näheren
legung, weil für den Postverkehr nur der erste Teil
besonderem Interesse ist.

Ein mit Schwefelsäure gefüllter Akkumulator ist
Gegenstand, dessen Beförderung, weil er eine ä
Flüssigkeit enthält, eine Gefahr für die Postbeamten
Postsendungen bildet (§ 4, I, 2 PO) und der aus d
Grunde von der Postbeförderung ausgeschlossen ist. D
Beförderungsausschluß gilt nicht nur für Postsendu
im eigentlichen Sinne (§ 1, I PO), sondern auch
sonstige in der Postordnung geregelte Beförder
gegenstände, z. B. nach der ausdrücklichen Bestimmu
§ 58, I Abs. 2 Satz 2 und 3 PO auch für Reisegepäck.
die Beförderung von Stückgütern mit den Kraftfahrz
gelten nach § 51, IV PO die bei den Ladestellen aushä
den Beförderungsbedingungen. Der Aushang sieht
daß die Stückgüter als Postsendungen im Sinne des
gesetzes und der Postordnung gelten und daß für ihr
nahme, Beförderung und sonstige Behandlung au
Post die Bestimmungen für Postpakete maßgebend
(Nr. 1 der Beilage E zur Dienstanweisung für das
kraftfahrwesen). Werden solche Gegenstände mit
Inhalt, der von der Beförderung ausgeschlossen ist,
dem bei der Post aufgeliefert, so kommt nach allgem
Grundsätzen ein Beförderungsvertrag mit der Post
zustande. Die dadurch eintretende Rechtsfolge ist zu
daß dem Absender mangels reglementsmäßiger Ei

Aus anderen Rechtsgebieten.

1. Zur Frage der Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesell- chaft für Schäden, die durch mangelhafte Erfüllung der Streupflicht verursacht werden (§§ 823, 31, 89, 831 BGB).

lrteil des Reichsgerichts vom 5. Juli 1928 — VI 116/28 —.

Das vorstehende in der amtlichen Sammlung, Band 121 5. 382, abgedruckte Urteil des Reichsgerichts behandelt die- elbe Rechtsfrage, die den Gegenstand des im Archiv 1927 142 abgedruckten und besprochenen Urteils des Land- erichts Zwickau vom 9. März 1927 bildet. Was in dem achstehenden Urteil des Reichsgerichts vom Stationsvor- teher gesagt ist, gilt auch vom Vorsteher eines Postamts. nsofern hat das Urteil des Reichsgerichts auch für die Deutsche Reichspost praktische Bedeutung. Der Tat- estand, der dem Urteil des Reichsgerichts zugrunde liegt, t folgender.

Der Kläger glitt am 18. Januar 1926 auf den Stufen iner Treppe des Bahnhofstunnels in N., der vom Publi- um, auch dem nicht reisenden, unter Duldung der Bahn- erwaltung als Durchgang benutzt wurde, bei Winter- lätte aus, erlitt dadurch eine Nierenverletzung und nimmt ie Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wegen mangelhaften Streuens auf Schadensersatz in Anspruch. Die Beklagte estreitet den Anspruch nach Grund und Höhe. Das Land- gericht gab der Klage statt, das Oberlandesgericht wies sie ab. Die Revision des Klägers führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

»Ohne Rechtsirrtum geht das Berufungsgericht davon aus, daß eine Haftung der Beklagten, wenn überhaupt, nur nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlungen begründet sei. Und zwar nimmt es an, daß die Beklagte den Tunnel und die darin befindlichen Treppen nach der Art, wie sie dem Publikum die Benutzung gestattet habe, auch in verkehrssicherem Zustand habe erhalten, daß sie also den Gefahren der Winterglätte durch ausreichendes Streuen von Sand habe vorbeugen müssen. Auch das steht mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts im Einklang. Nun stellt das Berufungsgericht fest, daß zur Zeit des Unfalls die Streupflicht dem Gepäckarbeiter L. oblag, daß dieser eine dafür durchaus geeignete Persönlichkeit war, genügendes Material zur Verfügung hatte, und daß für diesen Zweck überhaupt genügend Leute angestellt waren. Insoweit die Revision hiergegen Angriffe richtet, begibt sie sich auf das tatsächliche Gebiet. Das angefochtene Urteil stellt aber weiter fest, daß L. das Streuen in zu großen Zwischenräumen ausgeführt habe und daß sich dadurch »Gefahrenzeiten« gebildet hätten, in denen nicht nur am Unfalltag, sondern auch an anderen Tagen jenes Winters die Tunneltreppen ge-

---

ung (§ 6 PG) kein Anspruch auf Schadensersatz im Falle es Verlustes oder der Beschädigung gegen die Post zu- teht. Richten solche Gegenstände, solange sie sich im Be- eiche der Post befinden, Schaden an, so regeln sich die Schadensersatzansprüche der Post außervertraglich nach en Grundsätzen über die unerlaubte Handlung nach § 823ff BGB, wobei der Post in erster Linie die Vor- chrift des § 27, III PO zustatten kommt, wonach der Ab- ender den Schaden zu ersetzen hat, der durch die Beförde- ung ausgeschlossener Gegenstände entsteht. Durch die Bezugnahme auf § 4 in § 27, III ist klargestellt, daß der zu rsetzende Schaden sich im Rahmen des § 4 zu halten hat, . h. es ist nur der Schaden zu ersetzen, der den Post- eamten (d. h. Postbediensteten im weiteren Sinne) oder an en Postsendungen entsteht. Die Grundlage für diesen Schadensersatzanspruch der Post bildet § 823 Abs. 2 BGB, a die angezogenen Vorschriften der Postordnung in Ver- indung mit § 367 Nr. 5a RStGB zweifellos ein Schutz- esetz zum Schutze der Post selbst bilden. Man wird aber Abweichung von der Auffassung des Landgerichts noch nen Schritt weitergehen können. Die bezeichneten Vor- hriften der Postordnung sind auch ein Schutzgesetz zum Schutze der Postbediensteten und der Eigentümer (oder mit dinglich Berechtigten) der Postsendungen (vgl. cholz, Post-Telegraphen- und Fernsprechrecht § 211, III . 93 [665]; Aschenborn-Schneider, Postgesetz S. 158/159). Wenn es auch an sich richtig ist, daß sich der Geltungs- reich der Postordnung auf den Postverkehr beschränkt nd die Postordnung deshalb in allgemeines bürgerliches echt nicht eingreifen kann (Aschenborn-Schneider S. 170), sind dadurch, daß die hier in Betracht kommenden Be- immungen der Postordnung das Strafgesetz des § 367 r. 5a RStGB ausfüllen, die Voraussetzungen gegeben, e für das Vorliegen eines Schutzgesetzes im Sinne des 823 Abs. 2 BGB vorhanden sein müssen. Um den An- rderungen des § 823 Abs. 2 BGB zu entsprechen, muß e Vorschrift dem Schutze des einzelnen — sei es allein, i es auch in Verbindung mit anderen Zwecken — im Gegensatz zur Gesamtheit dienen und dienen s o l l e n. »Ein Gesetz besitzt die Eigenschaft eines Schutzgesetzes nur dann, wenn der Gesetzgeber bei seiner Schaffung gerade einen s o l c h e n Schutz gewollt oder doch wenigstens m i t - gewollt hat« (RGZ Bd. 63 S. 327, Bd. 79 S. 91/92, Bd. 102 S. 224; Archiv für P. und T. 1928 S. 192). Ist aus dem Vorhandensein der besonderen Strafvorschrift des § 367 Nr. 5a RStGB aber zu entnehmen, daß sich die Bedeutung der §§ 4 und 27 PO nicht auf den Postverkehr, auf das Verhältnis zwischen Post und Absender der Schaden verursachenden Postsendung beschränkt, so kann es nach dem Wortlaut der Bestimmung nicht zweifelhaft sein, daß zu den geschützten Personen außer den Postbediensteten die Eigentümer der Postsendungen gehören. Letztere sind daher nicht allein auf die ihnen nach dem Postgesetz gegen die Post zustehenden Schadensersatzansprüche angewiesen, sondern können, soweit das Postgeheimnis der Rechtsverfolgung nicht entgegensteht, ihre Ansprüche unmittelbar und ohne an die Haftungsbeschränkungen des Postgesetzes gebunden zu sein, gegen den Absender der Sendung richten, die den Schaden verursacht hat.

Der Kreis der durch ein Schutzgesetz begünstigten Personen ist aus dem Inhalt der Bestimmung selbst zu entnehmen. Der mit der Post Reisende ist in § 4 PO nicht besonders erwähnt, ihm ist daher — und insoweit ist der Rechtsauffassung des Landgerichts beizutreten — ein besonderer Rechtsschutz nach § 823 Abs. 2 BGB nicht verliehen. Wird der Reisende durch Postsendungen, die gleichzeitig mit ihm befördert werden, oder durch Reisegepäck mitreisender Personen beschädigt, so beschränken sich seine Ansprüche, von besonderen Ausnahmefällen abgesehen, auf die ihm nach § 823 Abs. 1 BGB gegen den Absender zustehenden Rechte. Ein Bedürfnis, auch die Reisenden durch eine besondere Bestimmung zu schützen, ist bisher nicht hervorgetreten. Sollte es hervortreten, so ständen einer entsprechenden Ergänzung des § 4 PO Bedenken nicht entgegen.

Ministerialrat Dr. S c h n e i d e r.

fährlich glatt gewesen seien. Eine Fortsetzung der Beweisaufnahme in dieser Richtung hat das Berufungsgericht für entbehrlich erachtet, nachdem schon im ersten Rechtszug eine Anzahl von Zeugen ausgesagt hatten, daß sie die Treppen in glattem Zustande gefunden hätten und entweder selbst auf ihnen ausgeglitten seien oder andere hätten ausgleiten sehen. In einer solchen »Gefahrenzeit« hat sich nach der Annahme des Berufungsgerichts der Unfall des Klägers zugetragen. Wenn nun aber L. das Streuen so mangelhaft besorgte und es dadurch an verschiedenen Tagen zu »Gefahrenzeiten« kam, so ist die Revisionsrüge berechtigt, daß die aufsichtspflichtigen Personen nicht hinreichend entlastet seien. Dies waren nach der Feststellung des Berufungsgerichts der Bahnhofsvorsteher P., sein Stellvertreter, der Bahnhofsinspektor K., und schließlich der Eisenbahnsekretär H., der zur Unfallzeit das Streuen beaufsichtigte. Das Berufungsgericht meint zwar, wenn diesen Personen die »Gefahrenzeiten« entgangen seien, so sei das durch deren geringe Dauer und Unberechenbarkeit zu erklären, und dafür seien sie nicht verantwortlich zu machen. Diese Erwägung möchte zutreffen, wenn L. das Streuen nur an jenem Vormittag mangelhaft besorgt hätte. Wenn aber, wie das Berufungsgericht feststellt oder doch unterstellt, L. es auch an anderen Tagen zu solchen »Gefahrenzeiten« kommen ließ, so scheint damit ein gefahrdrohender Zustand geschaffen gewesen zu sein, der den aufsichtspflichtigen Personen, insbesondere dem Bahnhofsvorsteher und seinem Stellvertreter, bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit nicht hätte entgehen dürfen (RGZ Bd. 89 S. 136). Hiernach muß angenommen oder doch mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß das Berufungsgericht, das ein Verschulden des L. im Sinne des § 276 BGB für vorliegend erachtet, das Maß der von den Aufsichtspersonen anzuwendenden, im Verkehr erforderlichen Sorgfalt in rechtsirriger Weise verkannt hat.

Nun könnte allerdings auch ein Verschulden der örtlichen Aufsichtspersonen der Klage noch nicht zum Erfolg verhelfen, wenn diese Personen ebenso wie L. nur »zu einer Verrichtung bestellt« gewesen wären und die Beklagte sich gemäß § 831 BGB entlasten könnte. Denn diesen Entlastungsbeweis sieht das Berufungsgericht für alle Genannten als geführt an. Es nimmt an, daß es keiner besonderen Leitung des Streuens und seiner Beaufsichtigung bedurft habe und daß die Auswahl sämtlicher Personen mit der erforderlichen Sorgfalt vorgenommen worden sei. Damit würde die Haftung der Beklagten entfallen, es sei denn, daß eine Verletzung der allgemeinen Aufsichtspflicht der Beklagten anzunehmen wäre. Anders aber liegt die Sache, wenn die aufsichtspflichtigen Personen in R. nicht nur zu einer Verrichtung bestellt, sondern verfassungsmäßig berufene Ver-

treter der Beklagten im Sinne der §§ 30, 31, 89 B
waren. Denn dann würde die Beklagte für das V
schulden jener Personen bei Ausübung der ihnen üb
tragenen Aufsichtspflicht und für den daraus entst
denen Schaden nach den §§ 31, 89 BGB haften
sich nicht durch den Nachweis sorgfältiger Auswahl
freien können. Dies muß für den Stationsvorste
und seinen Stellvertreter angenommen werden.

.... (Hier wird näher ausgeführt, daß die ord
lichen und stellvertretenden Leiter der Bahnhöfe für
Ausführung des örtlichen Dienstes als verfassungsmä
berufene Vertreter der Beklagten anzusehen seien
daß die Pflicht, die Gleise, Vorplätze, An- und
fahrten, Bahnsteige usw. gehörig rein zu halten,
besondere auch im Winter von Schnee und Eis zu
bern und, soweit nötig, zu bestreuen, zum örtli
Dienst gehöre). .....

Fällt ihnen daher bei Ausübung ihres Dienstes
Verschulden zur Last, auf das der Unfall des Klä
zurückzuführen ist, so haftet dafür nach §§ 31, 89 B
die Beklagte, auch wenn sie den Vorsteher und se
Stellvertreter sorgfältig ausgewählt hatte. Zur n
maligen Prüfung, ob ein solches Verschulden vorgel
hat, mußte das Urteil aufgehoben und die Sache an
Berufungsgericht zurückverwiesen werden. Bei
wiederholten Erörterung wird zu beachten sein, daß
Kläger seiner Beweispflicht durch den Nachweis,
Treppe sei zur Zeit des Unfalls und auch sonst
gefährlich glatt gewesen, vollauf Genüge geleistet
und daß es demgegenüber Sache der Beklagten ist,
verfassungsmäßig berufenen Vertreter zu entlaste

[4]) Aus den vorstehenden Ausführungen des Re
gerichts ergibt sich für die Praxis folgendes. Der g
lich vorgeschriebenen Streupflicht wird nur dadurch
nügt, daß mit geeignetem Material, rechtzeitig und i
hörigen Zeitabständen gestreut wird. Dem Posta
vorsteher als dem verfassungsmäßig berufenen Vert
der Deutschen Reichspost obliegt die Pflicht, dafü
sorgen, daß das Streuen unter Beachtung dieser Ges
punkte ausgeführt wird. Dazu gehört, daß er geei
und zuverlässige Personen mit dem Streuen betraut,
er diese Personen mit richtiger und unmißverständl
Weisung versieht und die Personen auch in bezug au
Ausführung ihrer Verrichtungen überwacht. Vers
der Postamtsvorsteher schuldhaft etwas nach dieser
tung, so ist dies der Deutschen Reichspost selbst zum
schulden zuzurechnen und macht diese, wenn sonst die
aussetzungen vorliegen, nach §§ 823, 31, 89 BGB
pflichtig, ohne daß es auf den Entlastungsbeweis
§ 831 Abs. 1 S. 2 BGB ankommt.

Ministerialrat Dr. Trilg

Reichsdruckerei, Berlin.
10417. 28. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 3 | Berlin, März | 1929

Sonntagsdienst und Sonntagsruhe bei der Deutschen Reichspost.

Von Ministerialrat Bauerhorst, Berlin.

Die Erkenntnis, daß eine möglichst weitgehende Arbeitsruhe an Sonntagen, nach sechstägiger Arbeit, eine Voraussetzung für die Erhaltung der Arbeitskraft ist, hat sich besonders in dem Zeitalter der Rationalisierung und Mechanisierung der Arbeit immer mehr durchgesetzt. Aus dieser Erkenntnis schützt auch die deutsche Reichsverfassung vom 11. August 1919 im Artikel 139 den Sonntag und die staatlich anerkannten Feiertage als Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erholung.

Für eine mit der allgemeinen Wirtschaft, dem Handel und Verkehr engverflochtene Verkehrsverwaltung wie die Deutsche Reichspost ergeben sich aus ihrer doppelten Aufgabe, Dienerin des Verkehrs, des Handels und des Gewerbes und gleichzeitig fürsorgliche Sachverwalterin des Personals zu sein, dauernd große Schwierigkeiten; auf der einen Seite macht sich die Notwendigkeit geltend, die Bedürfnisse der Allgemeinheit durch entsprechende Verkehrs- und Betriebseinrichtungen in weitestem Maße zu befriedigen, auf der andern Seite findet das Bestreben der Verwaltung, mit der Entwicklung der sozialen Einrichtungen deren Segnungen auch ihrem Personal in möglichst großem Maße zuteil werden zu lassen, in den berechtigten Ansprüchen der Bevölkerung an die Dienste der Deutschen Reichspost gewisse Grenzen.

Das Ziel konnte die Verwaltung nicht allein durch Mittel der inneren Organisation, durch gleichmäßige Heranziehung aller Kräfte, Zusammenlegung von Dienstgeschäften, Einstellung von Aushilfskräften an den Sonn- und Festtagen erreichen, sie mußte vielmehr in erster Linie unter Schonung der Verkehrsbedürfnisse auf möglichste Einschränkungen des Betriebsdienstes Bedacht nehmen, um die Zahl des für den Sonntagsdienst erforderlichen Personals gegenüber dem Werktagsdienst an sich zu verringern. Hierbei wurde sie vom Reichstag nachdrücklich unterstützt. Schon seit Mitte der 70er Jahre beschäftigte er sich alljährlich bei den Etatsberatungen mit der Sonntagsruhe des Post- und Telegraphenpersonals und forderte in zahlreichen Entschließungen oft tief in das damalige Handels- und Geschäftsleben eingreifende Beschränkungen des Sonntagsdienstes, um eine bessere Sonntagsruhe für das Personal zu erreichen. Die Öffentlichkeit dagegen setzte den vom Reichstag angeregten Diensteinschränkungen oft einen so heftigen Widerstand entgegen, daß die Verwaltung von den beantragten Maßnahmen ganz oder zum Teil absehen mußte.

Die Verwaltung nahm daher zunächst eine vermittelnde Haltung ein; einerseits kam sie den allgemeinen Bestrebungen auf Heilighaltung des Sonntags und dem Bedürfnis ihres Personals nach Erholung soweit als möglich entgegen, anderseits suchte sie die berechtigten Forderungen des Verkehrs nicht zu schädigen. Erst mit dem Fortschreiten der Sonntagsruhe im Handel und Gewerbe konnte die Verwaltung von Fall zu Fall weitergehende Dienstbeschränkungen vornehmen, ohne daß es ihr jedoch in allen Fällen gelang, Angriffe und Klagen der Öffentlichkeit hierüber zu vermeiden.

Auch unter Berücksichtigung dieser schrittweise eingeführten Dienstbeschränkungen wäre es nicht möglich gewesen, dem gesamten Personal eine ausreichende Sonntagsruhe zu verschaffen, wenn nicht die Verwaltung schon zeitig feste Grundsätze aufgestellt hätte, nach denen das Personal, sofern nicht die dienstlichen Verhältnisse von selbst eine häufigere Dienstbefreiung zuließen, in bestimmter Reihenfolge vom Sonntagsdienst zu befreien und durch Sonntagshelfer zu vertreten war.

Da jetzt wieder eine eingehende Erhebung über den Umfang der Sonntagsruhe des Personals vorliegt, erscheint es mir angebracht, die einzelnen Meilensteine auf dem Wege kurz aufzuzeichnen, den die Deutsche Reichspost in dem Streben nach Herbeiführung einer ausgiebigen Sonntagsruhe ihres Personals zurückgelegt hat.

Hierbei sollen erörtert werden:

1. die im Laufe der Jahre eingetretenen wesentlichen Dienstbeschränkungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen
   a) im Postdienst,
   b) im Telegraphen- und Fernsprechdienst und
   c) die allgemeine Reglung nach dem Kriege,
2. die Dienstreglung an nicht allgemeinen, auf Werktage fallenden Feiertagen,
3. die Vorschriften über das Ausmaß der Sonntagsruhe,
4. die Ergebnisse der Statistik über die Sonntagsruhe und endlich
5. die Kosten für die Durchführung der Sonntagsruhe des Personals.

1. Die Dienstbeschränkungen an Sonntagen und allgemeinen Festtagen.

a. Postdienst.

Bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts bestanden weder bei der Preußischen Post- und der Preußischen Telegraphenverwaltung, deren Betriebseinrichtungen im wesentlichen auf die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung übergegangen sind, noch bei den übrigen Postverwaltungen irgendwelche Unterschiede zwischen dem Dienste an Werktagen und dem an Sonn- und Feiertagen. Der Dienst an Sonn- und Feiertagen wickelte sich vielmehr in demselben Umfang ab wie an Werktagen; Beschränkungen irgendwelcher Art waren nicht vorgesehen.

Die ersten Dienstbeschränkungen traten 1847 ein. Nach einer Bekantmachung vom 4. Februar 1847 hatte nämlich das Generalpostamt angeordnet, daß den Briefträgern in Berlin fortan an Sonn- und Festtagen das letztemal um 1 Uhr Briefe zur Zustellung überwiesen würden, und daß das Abtragen dieser Briefe im Laufe des Nachmittags bis spätestens 6½ Uhr beendet sein sollte. Begründet wurde diese Einschränkung damit, daß ein großer Teil der an Sonn- und Festtagen um 4 Uhr nachm. abzutragenden Sendungen unbestellt bleibe, weil die Empfänger an den Nachmittagen der gedachten Tage selten angetroffen würden; es sei daher möglich und wünschenswert, den Briefträgern an Sonn- und Festtagen einige Freistunden zur Erleichterung des Kirchenbesuchs zu gewähren. Im übrigen wurde auf die Sonntagsfeier nur in der Weise Rücksicht genommen, daß die Briefzustellung an den Sonntagnachmittagen einige Stunden ausgesetzt wurde, um den Briefträgern Gelegenheit zum Besuch des Nachmittagsgottesdienstes zu geben; auch wurde bei der Verteilung der Bürogeschäfte möglichst dafür gesorgt, daß die Beamten abwechselnd zum Kirchenbesuch einige Stunden dienstfrei hatten. Erst in den folgenden Jahren wurde, und zwar zuerst in Preußen, bei einer Anzahl größerer Postämter die Brief- und Paketzustellung an den Sonntagnachmittagen ganz aufgehoben.

Weitere Dienstbeschränkungen glaubte die Verwaltung mit Rücksicht auf die in der Natur des Postdienstes begründeten Ansprüche des Publikums zunächst nicht verantworten zu können. In dem Bestreben aber, den für den gewerblichen Verkehr an Sonn- und Festtagen bestehenden Bestimmungen auch bei der Post möglichst Geltung zu verschaffen, und um den fortwährend durch anstrengenden Dienst in Anspruch genommenen Beamten vermehrte Gelegenheit zum Kirchenbesuch und zur Erholung zu gewähren, wurde 1850 die Frage weiterer Dienstbeschränkungen an Sonn- und Festtagen den preußischen Oberpostdirektionen und einer Reihe von Handelskammern zur Begutachtung vorgelegt. Trotzdem sich ein großer Teil der befragten Handelskammern gegen jede Einschränkung des Postdienstes ausgesprochen hatte, traf der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, dem damals das Generalpostamt unterstellt war, auf Grund der gutachtlichen Äußerungen der Oberpostdirektionen unterm 25. Januar 1851 (Amtsblatt des Kgl. Postdepartements Nr. 6, S. 51) folgende Anordnung:

> An den Sonn- und Festtagen sollen sowohl vormittags in der Zeit von 9 bis 12 Uhr als auch nachmittags in der Zeit von 1 bis 5 Uhr die Schalter für den Annahme- und Ausgabedienst bei den Postanstalten auf je 2 Stunden — in der Regel während des öffentlichen Gottesdienstes — geschlossen werden. Die Brief-, Geld- und Paketzustellung soll in der Regel überall bis 1 Uhr nachm. beendet werden.

Da an jedem Orte die Kursverhältnisse anders l und eine allgemeine Reglung nicht zuließen, so hatten Oberpostdirektionen für jede Postanstalt die nach Lage örtlichen Verhältnisse gebotenen Anordnungen zu tre Bei Einstellung des Annahme- und Ausgabedienstes teils die Zeit des öffentlichen Gottesdienstes, teils die der Ankunft und Abfahrt der Posten und Züge zu be sichtigen, so daß Annahme und Ausgabe der Brief Zeitungen usw. sowie die Annahme der Personen ihres Gepäcks zu passender Zeit erfolgen konnte. Eb war bei der Zustellung die Ankunft wichtiger Posten Züge am Nachmittage gebührend zu berücksichtigen. außerordentlichen Verhältnissen, wie zu Weihnachten, Messen an größeren Handelsplätzen, oder wenn meh Festtage sich an einen Sonntag anreihten, konnten Oberpostdirektionen den Dienst in vollem Umfange behalten.

Die Erfahrung zeigte, daß diese Dienstbeschränku trotz der seinerzeit dagegen vorgebrachten Bedenken allgemeinen Verkehrsinteressen nicht benachteiligten; wurden daher durch Erlaß des erwähnten Ministers 20. September 1853 (Amtsblatt des Kgl. Post-Dep ments Nr. 37, S. 483) — diesmal aber mit Zustimm der Handelskammern, die sich vordem ablehnend verh hatten — dahin erweitert, daß

> Sonntags die Postschalter für den Annahme- Ausgabedienst von 9 Uhr vorm. bis 5 Uhr na überhaupt geschlossen bleiben sollten.

Der Schalterdienst beschränkte sich hiernach an Sonntagen auf die Stunden von 7/8 bis 9 Uhr v und von 5 bis 8 Uhr nachm. Waren während Schalterschlusses Posten abzufertigen, so sollten Briefkasten an den Posthäusern geleert, die B abgesandt und ebenso Reisende mit ihrem G abgefertigt werden. Die Brief-, Geld- und P zustellung hatte während derselben Zeiten zu r in denen die Ausgabe bei der Postanstalt geschl war. An Festtagen, die nicht auf einen S tag fielen, blieben dagegen Dienstbeschränkungen zu nur in demselben Umfange zulässig, wie sie durc Verordnung von 1851 eingeführt worden waren.

Nach Erweiterung des preußischen Gebiets und Gründung des Norddeutschen Bundes 1866 wurden preußischen Bestimmungen über die Sonntagsd beschränkungen allmählich auch in den neuen Landes und in den meisten dem Bunde beigetretenen Länder geführt, wo bis dahin Beschränkungen des Postdi an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht oder n sehr geringem Maße bestanden hatten; Ausnahmen den nur da zugelassen, wo billige Rücksichten auf fr Verhältnisse und die Gewöhnung des Publikums nötig machten, wie z. B. in Sachsen, Hessen usw. Generalpostamt legte »auf die Einführung des n Schematismus in dieser Frage und einer absoluten förmigkeit keinen entscheidenden Wert, zumal da d Preußen geltenden Bestimmungen vielfach zu lebh Klagen Anlaß gegeben hätten und es nicht erwi schien, daß sie sich in den neuen Ländern wiederh oder das Verkehrsleben empfindlich geschädigt würde

Auch nach Wiederaufrichtung des Deutschen Reiche nach Vereinigung der Reichstelegraphie mit der blieben die für den Postdienst geltenden Bestimmu über die Sonntagsdienstbeschränkungen längere Zei verändert. Die Oberpostdirektionen wurden aber veranlaßt, durch zweckmäßige Gestaltung des Sonn dienstes dem Personal die zum Kirchenbesuch und zu

olung wünschenswerte Sonntagsruhe in möglichst weitem
Umfange zu verschaffen. Im Anschluß daran wurden sie
879 angewiesen, die Verhältnisse ihrer Bezirkspost-
nstalten daraufhin zu prüfen, ob und welche Verbesse-
ungen durch weitere Dienstbeschränkungen möglich wären.
iese Prüfung war um so notwendiger, als in vielen
roßstädten besonders die Zustelleinrichtungen weit über
as Bedürfnis hinausgingen; so hatten z. B. in Berlin
ach dem »Postbuch zum Gebrauch für das Publikum«
om Februar 1878 noch zwei um $7\frac{1}{4}$ und $11\frac{3}{4}$ Uhr vor-
ittags beginnende Briefzustellungen, zwei Geldzustellun-
en von 8 bis $10\frac{1}{2}$ Uhr vormittags und von $10\frac{1}{2}$ bis
Uhr nachmittags, sowie zwei Paketzustellungen von
bis 12 Uhr und von 12 bis $3\frac{1}{2}$ Uhr stattgefunden.

ür die Landzustellung galt seit 1853 der Grundsatz,
ß sie an Sonntagen gänzlich ruhte. 1858 wurde die
onntagsruhe auch auf einige Festtage, die auf einen
ertag fielen, und zwar den Karfreitag und den ersten
eihnachtsfeiertag, ausgedehnt. Nach Errichtung des
ichspostgebiets bestanden noch längere Zeit in größerer
ahl Ausnahmen hiervon, teils weil die Sonntagszustel-
ng aus den früheren Zeiten her beibehalten, teils weil
e aus einem besonderen Bedürfnisse für größere Landorte
ngerichtet worden war. Im Jahre 1879 wurden noch
ei 923 von 6 822 Postanstalten (= 13,6 v H) die Post-
ndungen auch Sonntags nach allen oder nach einigen
andorten abgetragen, besonders in Elsaß-Lothringen und
Sachsen. Bei der Reform des Landpostwesens im
ahre 1881 (Gen. Vf. Nr. 1 v. 5. Januar 1881), die durch
ermehrung der Postagenturen, Einrichtung von Post-
ilfsstellen usw. eine wesentliche Erweiterung und Verbesse-
ung des Landzustelldienstes bezweckte, sollte auch an Sonn-
nd Feiertagen eine Landbriefzustellung allgemein überall
a ausgeführt werden, wo ein Bedürfnis dazu unverkenn-
ar vorlag. Sie hatte jedoch am Karfreitag, am Bußtag,
m Himmelfahrtstag, am ersten Weihnachtsfeiertag und
katholischen Gegenden am Fronleichnamstag gänzlich,
n den übrigen Sonn- und Festtagen während der Dauer
s ortsüblichen Hauptgottesdienstes zu ruhen. Pakete
aren, abgesehen von der Eilzustellung, von der Zu-
ellung und Einsammlung ausgeschlossen. Da die Ein-
chtung der Sonntags-Landzustellung dort, wo sie neu
ngeführt wurde, vielfach auf den Widerstand kirchlich
esinnter Kreise stieß, wurde nachgelassen, daß sie für solche
rte aufgehoben werden konnte, wo alle selbständigen Ein-
ohner einen dahingehenden Wunsch aussprechen sollten.
is 1883 hatten 1 163 von 35 072 Landorten derartige
nträge gestellt, denen jedoch nur in 751 Fällen ent-
rochen wurde.

Wie die Dienstverhältnisse sich inzwischen gestaltet
atten, ergeben eingehende Feststellungen aus dem Jahre
883. Danach war bei 7 855 von 8 348 Postanstalten
ie Briefzustellung so geregelt, daß sie in den Vormittag-
unden beendet war und nachmittags ruhte. Nur bei 244
ostanstalten fand sowohl vor- als auch nachmittags eine
riefzustellung statt, bei 198 Postanstalten nur nachmittags,
nd bei 51 Postanstalten zog sich die Vormittagszustellung
folge ungünstigen Ganges der Posten bis in die Nach-
ittagstunden hin.

Die Geld- und Paketzustellung fand meistens nur einmal
ormittags statt; 216 Postanstalten, und zwar mit ver-
nigter Brief-, Geld- und Paketzustellung, stellten zwei-
al vormittags zu, 54 Postanstalten vor- und nachmit-
gs, 173 nur nachmittags, und bei 14 Postanstalten zog
ch die Vormittagszustellung bis in die Nachmittagstunden
n.

Die Landzustellung war so geregelt, daß sie in 33 Oberpostdirektionsbezirken während des Gottesdienstes ruhte; in 7 Oberpostdirektionsbezirken bestanden Ausnahmen; in 6 041 Landzustellbezirken von 15 832 fand Sonntagszustellung statt, davon in 2 416 Bezirken nach allen Landorten.

Zur Beseitigung dieser Unterschiede wurde Ende 1883 für die Handhabung des Dienstes an Sonn- und Festtagen — unter gleichmäßiger Behandlung der Sonntage und der auf Werktage fallenden Feiertage — folgende Reglung getroffen:

Die Schalter, die von 9 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm. geschlossen blieben, sollten von 5 Uhr nachm. ab nur noch auf 1 bis 2 Stunden (also von 5 bis 6 oder von 5 bis 7 Uhr nachm.) geöffnet werden. Die Briefzustellung war bis 1 Uhr mittags zu beenden und hatte vormittags während des Hauptgottesdienstes sowie nachmittags zu ruhen. Die Geld- und Paketzustellung sollte nur einmal vormittags stattfinden, auch dort, wo sie mit der Briefzustellung vereinigt war; während des Hauptgottesdienstes hatte sie möglichst zu ruhen. Um Mehrbelastungen des Personals aus der nur einmaligen Sonntagspaketzustellung am folgenden Tage zu vermeiden, wurden die Oberpostdirektionen ermächtigt, bei der Montagspaketzustellung Hilfskräfte und Hilfsgespanne in ausreichender Zahl heranzuziehen. Eine Brief- usw. Zustellung war nachmittags nur noch zulässig, wo die einzige tägliche Post erst mittags oder nachmittags eintraf.

Diese Bestimmungen blieben ungefähr ein Jahrzehnt fast unverändert in Kraft. Von Mitte 1892 ab sollte die Zahl der Ortsbriefzustellungen nach Möglichkeit auf eine beschränkt werden.

Über den Umfang und die Dauer des Zustelldienstes an Sonn- und Feiertagen 1895 und 1896 gaben eingehende Feststellungen Auskunft. Nach den letzten Feststellungen im November 1896 lagen die Verhältnisse wie folgt:

	Die Briefzustellung, in Orten mit zwei Briefzustellungen die erste, wurde beendet		Die 2. Ortsbriefzustellung, die noch bei 181 Postanstalten stattfand, wurde	
	bei PAnst	d. s. v H der Gesamtzahl	begonnen bei PAnst	beendet bei PAnst
bis 9 vorm.	3 040	25	9	—
zwischen 9 und 10 »	3 350	27	78	6
» 10 » 11 »	2 170	17	39	51
» 11 » 12 »	1 830	15	48	40
» 12 » 1 nachm.	1 840	11	7	55
nach 1 »	630	5	—	29
	Die Orts-Geld- und Paketzustellung wurde beendet		**Die Landbriefzustellung wurde beendet**	
	bei PAnst	d. s. v H der Gesamtzahl	bei PAnst	d. s. v H der Gesamtzahl
bis 9 vorm.	3 000	24	180	2
zwischen 9 und 10 »	3 100	25	480	5
» 10 » 11 »	2 160	18	960	10
» 11 » 12 »	2 000	16	1 680	18
» 12 » 1 nachm.	1 440	12	2 300	24
nach 1 »	640	5	3 900	41

Inzwischen waren auf Grund des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung vom 1. Juni 1891 (RGBl S. 261), im Jahre 1892 nähere Vorschriften über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe erlassen worden, nach denen im Handelsgewerbe und beim Gewerbebetrieb in offenen Verkaufstellen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter an Sonn- und Festtagen nur 5 Stunden während der Zeit von 7 Uhr vorm. bis 2 Uhr nachm. mit einer zweistündigen Pause während des Hauptgottesdienstes beschäftigt werden durften. Die Reglung im einzelnen war den Regierungspräsidenten für den Bereich ihres Regierungsbezirks, in den einzelnen Orten der Ortspolizeibehörde, übertragen und daher sehr verschieden. Trotz wiederholter Anträge aus Handelskreisen, auch die Schalterdienststunden dieser Reglung anzupassen, trug das Reichspostamt Bedenken, dem nachzugeben, weil die Bevölkerung, besonders Angestellte und Arbeiter sowie Soldaten — wie mehrfache Feststellungen ergaben —, von der Auflieferung und Abholung von Postsendungen in den Nachmittagstunden noch in weitem Umfange Gebrauch machte. Erst nachdem sich die Bevölkerung an die bestehende Sonntagsruhe im Handelsgewerbe mehr und mehr gewöhnt und der Postverkehr an den Sonntagnachmittagen nachgelassen hatte, ging die Verwaltung daran, die Bestimmungen für den Dienst der Postanstalten an Sonn- und Feiertagen mit den Vorschriften über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe in Übereinstimmung zu bringen und den Dienst des Postpersonals weiter einzuschränken. 1895 wurde nachgelassen, den Schalter nachmittags von 5 Uhr ab nur eine Stunde da offen zu halten, wo ein zweistündiger Schalterdienst nicht im Bedürfnis lag; ferner durften in einzelnen Fällen — nach Lage der örtlichen Verhältnisse — Zweigpostanstalten, die nur zur Annahme von Postsendungen dienten, an Sonn- und Festtagen geschlossen werden.

Vom 1. März 1899 ab (Amtsbl des Reichspostamts Nr. 6) wurden endlich die Nachmittag-Schalterdienststunden aufgehoben. Dafür sollten die Schalter in der Zeit von 9 Uhr vorm. bis 2 Uhr nachm., je nach den örtlichen Verhältnissen, nach Schluß des Hauptgottesdienstes auf 1 bis 2 Stunden offen gehalten werden. Die Oberpostdirektionen durften jedoch in Ausnahmefällen beim Vorliegen eines dringenden Bedürfnisses die Schalter statt mittags noch zwischen 5 und 8 Uhr nachm. auf 1 bis 2 Stunden öffnen lassen. Im Jahre 1901 wurde nur noch bei 73 Postanstalten von 1 bis 2 Uhr nachm. und nur bei 3 Postanstalten zwischen 5 und 8 Uhr nachm. Schalterdienst abgehalten; die übrigen Postanstalten (rund 13 900) beendeten den Schalterdienst um 1 Uhr.

Auf Grund einer Entschließung des Reichstags war 1898 zunächst der Schluß für die Paketzustellung an Sonn- und Feiertagen auf 12 Uhr mittags festgesetzt worden; erforderlichenfalls sollten dazu Aushilfskräfte in ausreichender Zahl eingestellt werden. Nachdem in Berlin bereits vom 18. Juni 1905 ab an Sonn- und Feiertagen keine Paketzustellung mehr stattgefunden hatte, ohne daß sich die bis dahin gegen den Wegfall der Paketzustellung erhobenen Bedenken bewahrheitet hatten, wurde vom Februar 1906 ab die Paketzustellung an Sonn- und Feiertagen überall aufgehoben[1]). Eine Paketzustellung war fortan nur während der Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertage je am ersten Feiertage auszuführen. Dieser Maßnahme folgte vom November 1906 ab die Aufhebung der Geldzustellung (Amtsbl 1906 Nr. 59).

[1]) Zu vergl. den Aufsatz »Die Aufhebung der Sonntagspaketbestellung im Reichspostgebiete« in Nr. 17 des Archivs für Post und Telegraphie von 1906, S. 529 ff.

Bereits vorher, und zwar vom 1. April 1904 ab, w
die Vorzeigung offener, mit Nachnahme belasteter P
und Drucksachenkarten, vom 1. Dezember 1906 ab
aller Briefsendungen mit Nachnahme an Sonn- und Fe
tagen aufgehoben worden.

Nach einer Feststellung im Jahre 1906 hatten von 148
Postanstalten bereits 8 600 (= 59 v H) an Sonn- u
Feiertagen auch im Sommerhalbjahr die Schalter erst
8 Uhr vorm. geöffnet. Die Verwaltung ging daher
Juli 1908 noch einen Schritt weiter, indem sie bestimm
daß die Schalterdienststunden auch in der Zeit von 7/8
9 Uhr vorm. ganz oder zum Teil überall wegfallen konn
wo während dieser Stunden die Arbeit im Handels- u
Gewerbebetriebe ruhte und wichtige Interessen des Pu
kums nicht geschädigt wurden. Diese Einschränkung t
sogleich bei rund 750 Postämtern und 800 Postagentu
ein.

Nicht eilige Massendrucksachen durften schon seit Anf
1904 zur Entlastung und Abkürzung der Briefzustell
an Sonn- und Feiertagen von der Zustellung ausgeschlo
werden; nunmehr (1908) wurde auch ihre Bearbeit
überhaupt an den Vorabenden der Sonn- und Feiert
mit Schalter- oder Dienstschluß eingestellt; sie wurden
so weit bearbeitet, als das ohnehin im Dienst anwese
Personal diese Arbeit innerhalb der dienstplanmäßi
Zeit und ohne Beeinträchtigung der Sonntagsruhe
führen konnte. Bei den Drucksachen-Verteilungsste
hatte aber der Dienstbetrieb, von zwingenden Ausnah
abgesehen, an Sonn- und Feiertagen ganz zu ruhen.

b. Telegraphen- und Fernsprechdie

Hinsichtlich des Telegraphendienstes und der
graphendienststunden bestimmte die Telegraphenordn
vom 21. Juni 1872 (RGBl S. 213), daß die Telegrap
stationen mit beschränktem Tagesdienst an Sonntagen
8 bis 9 Uhr vorm. und von 2 bis 5 Uhr nachm. D
abhielten. Eine weitere oder eine ähnliche Diens
schränkung auch bei größeren Telegraphenstationen
ununterbrochenem oder vollem Tagesdienst erschien w
der Vertragsverhältnisse mit dem Auslande nicht tun
Erst 1881 wurde auch bei einer größeren Zahl
Telegraphenämtern mit ununterbrochenem Dienst
Verkehr an Sonntagen eingeschränkt. Auch wurde 1
der Dienst bei Telegraphenanstalten mit beschrän
Dienst an Festtagen ebenso geregelt wie an Sonnta
außer den Vormittag- und Nachmittagdienststunden,
den Postschalterdienststunden angepaßt wurden, w
jedoch noch über Mittag eine Stunde Dienst abgeha
In ähnlicher Weise durften auch die Dienststunden
den Telegraphenanstalten mit vollem Tagesdienst ei
schränkt werden, wo der Umfang des telegraphischen
kehrs und die örtlichen Verhältnisse eine ununterbro
Dienstbereitschaft nicht notwendig erscheinen ließen.
sollte hierbei besonders vorsichtig vorgegangen wer
einerseits durften die Dienststunden nicht über das
liche Verkehrsbedürfnis hinaus ausgedehnt, ander
sollten berechtigte Interessen des Publikums nicht a
acht gelassen werden. An Orten mit mehreren
graphenanstalten durften einzelne davon für die
nahme von Telegrammen geschlossen werden. 1884
diese Dienstbeschränkung bereits bei 443 Telegra
anstalten mit vollem Tagesdienst eingeführt.

Für den Dienst der Stadt-Fernsprechvermittl
anstalten, für die bis dahin auch an Sonn- und
tagen ununterbrochene Dienstbereitschaft von 7/8
morgens bis 9 Uhr abends bestand, wurde 1896

ordnet, daß die Dienststunden mit schriftlichem Einverständnis der Teilnehmer dem Verkehrsbedürfnis entsprechend an Sonn- und Festtagen möglichst auf die Zeiten von 7/8 Uhr bis 9 Uhr vormittags, von 12 bis 1 Uhr mittags und von 5 bis 6 Uhr nachmittags oder auf die Stunden von 7/8 bis 1 und von 5 bis 6 oder von 5 bis 7 Uhr beschränkt würden.

Ende Dezember 1906 konnte zunächst bei den Postagenturen, von Juli 1908 ab auch bei Postämtern der damaligen III. Klasse, die Telegraphendienststunde am Nachmittage der Sonn- und Festtage wegfallen, und zwar bei allen Postagenturen an Orten mit einer Eisenbahn-Telegraphenstation, die während einer Nachmittagstunde Telegramme vom Publikum annahm und ankommende Telegramme zustellte, und bei Postagenturen, die nicht weiter als 3 km (von 1908 ab 5 km) von einer Reichs-Telegraphenanstalt oder von einer zur Annahme und Zustellung ermächtigten Eisenbahn-Telegraphenstation entfernt lagen, die wenigstens während einer Stunde nachmittags Dienst für das Publikum abhielt. Die Nachmittagdienststunde durfte jedoch beibehalten werden, wo entweder Fernsprechvermittlungsanstalten mit einer größeren Teilnehmerzahl bestanden oder wo besondere örtliche Verhältnisse (reger Schiffahrtsverkehr, Badeverkehr, Weinlese oder dgl.) dies im öffentlichen Interesse dauernd oder für bestimmte Zeiten erforderlich erscheinen ließen. Für die nach Dienstschluß bei den Überweisungsanstalten eingehenden Telegramme nach solchen Orten hatten die Überweisungsanstalten nach bestem Ermessen zu sorgen; die Telegramme durften erforderlichenfalls von der nächsten Reichs-Telegraphenanstalt auf Kosten der Postkasse durch Boten zugestellt werden. 1909 waren die Telegraphendienststunden an den Sonntag-Nachmittagen bereits bei 70 von 3 018 Postämtern III. Klasse und bei 4 132 (1919: 4 318) von 9 952 (1919: 9 757) Postagenturen aufgehoben.

Für den Telegraphenbau- und Störungsbeseitigungsdienst war bereits 1879 die Vorschrift ergangen, die die Ausführung von Arbeiten für Telegraphen-Neuanlagen und für Linienunterhaltungszwecke, abgesehen von dringenden Fällen, an Sonn- und Feiertagen untersagte.

. Allgemeine Reglung nach dem Kriege.

In den folgenden Jahren und während des Krieges traten in diesen Verhältnissen keine Änderungen von Belang ein.

Nach Friedensschluß traf dagegen das Reichspostministerium im Einvernehmen mit dem aus Hauptvertretern aller Berufskreise gebildeten Verkehrsbeirat und nach Anhörung der Beamten- und Arbeiterausschüsse für den Dienst an Sonn- und Feiertagen eine neue Reglung. Es stellte dafür unterm 24. Dezember 1919 in Anpassung an die ausgedehnte Sonntagsruhe im Handels- und Gewerbebetriebe und im Bestreben, auch die Sonntagsruhe des Personals zu verbessern, soweit dies ohne Schädigung der Allgemeinheit möglich war, folgende Richtlinien auf.

Für den Postdienst sollten künftig an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen die Postschalter im Sommer- und Winterhalbjahr zwischen 8 Uhr vorm. und 1 Uhr nachm. 1 bis $1^1/_2$ Stunde offen gehalten werden. Eine Zerlegung dieser Zeit in mehrere voneinander getrennte Abschnitte war unzulässig. Sie sollte dem Verkehrsbedürfnis und dem Postengang Rechnung tragen. Rücksicht sollte auch auf die Zeit des Hauptgottesdienstes, auf die Arbeitszeit im örtlichen Handels- und Gewerbebetrieb und auf sonstige besondere örtliche Verhältnisse genommen werden. Bei dringendem Bedürfnis waren die Oberpostdirektionen berechtigt, die Dienstbeschränkung ganz oder zum Teil aufzuheben.

Wo der Schalterdienst in die frühen Vormittagstunden fiel, wurde, soweit notwendig, mittags Gelegenheit zur Auflieferung von Telegrammen gegeben. Hierbei sollte wegen der Abwicklung des Telegrammverkehrs auf den Dienst bei den wichtigsten Nachbarämtern Rücksicht genommen werden. Für die Reglung des Telegraphendienstes bei größeren Postämtern blieben die bisherigen Vorschriften in Kraft, d. h. der Dienst war so einzuteilen, daß zu jeder Tageszeit — vormittags, mittags und nachmittags — während einer Stunde, soweit nicht schon mit dem Postdienste gleichzeitig Telegraphendienst abzuhalten war, Telegramme angenommen, mit anderen Anstalten gewechselt und zugestellt werden konnten.

Bei mittleren und kleinen Postämtern und bei Postagenturen konnte die Nachmittagdienststunde im Telegraphenbetrieb aufgehoben werden, soweit nicht wichtige Gründe dagegen sprachen. Die Oberpostdirektionen waren aber ermächtigt, Ausnahmen — sei es für das ganze Jahr oder für gewisse Zeiten (während der Dauer des Kurbetriebes, des Fremden- und Schiffahrtverkehrs, der Ernte usw.) — bestehen zu lassen. Bei der Entscheidung der Bedürfnisfrage sollte davon ausgegangen werden, daß entsprechend der allgemeinen Ausgestaltung der Sonntagsruhe auch die Verkehrseinrichtungen eingeschränkt werden könnten. Der Unfallmeldedienst blieb in der bisherigen Form bestehen.

Im Fernsprechbetriebe blieb der Vormittags- und Mittagsdienst im bisherigen Umfang aufrechterhalten. Dagegen war es den Oberpostdirektionen überlassen, die Nachmittagdienststunden (5 bis 7 oder 5 bis 6) nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu beschränken oder aufzuheben. Bei Änderungen sollten die Oberpostdirektionen auch auf die Verhältnisse in den Nachbarbezirken Rücksicht nehmen. Namentlich sollte dafür gesorgt werden, daß die in denselben Leitungen liegenden oder in engen Verkehrsbeziehungen zueinander stehenden Anstalten tunlichst die gleichen Dienststunden innehalten, damit die Ausführung von Ferngesprächen möglichst wenig behindert wurde.

Die Annahme von Paketen wurde auf dringende beschränkt. Postanweisungen und Zahlkarten, abgesehen von telegraphischen, sowie Wertbriefe wurden nicht mehr angenommen. Die Kastenleerungen waren auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken, erforderlichenfalls genügte eine Morgen- und eine Abendleerung. Ortsbriefzustellung an Sonn- und Feiertag-Nachmittagen war nicht mehr zulässig; sie ruhte am 2. Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertag.

Die Oberpostdirektionen wurden angewiesen, bei Durchführung dieser Dienstbeschränkungen mit Vorsicht vorzugehen, um zu verhindern, daß Beunruhigung in die Bevölkerung getragen wurde.

Dieser Reglung entsprechend wurde auch die Ausführung einer Landzustellung an den genannten Feiertagen vom zweiten auf den ersten Feiertag verlegt.

Die bisher beibehaltene Geldzustellung an den Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen fiel vom August 1920

ab weg; nur wo sich aus der Ansammlung von Postsendungen besondere Schwierigkeiten für die nächste Werktagszustellung ergaben, z. B. wenn Ostern oder Pfingsten auf den Monatsanfang oder das Monatsende fielen oder den Weihnachtsfeiertagen ein Sonntag voraufging oder folgte, durfte der Amtsvorsteher eine Geldzustellung für einen Feiertag anordnen.

Ende 1920 wurde endlich, zunächst versuchsweise, von 1922 ab aber allgemein der Verkauf von statistischen Wertzeichen, Wechselstempelmarken, Versicherungsmarken usw. durch die Postschalter an Sonn- und Feiertagen eingestellt; nur der Landbevölkerung war Gelegenheit zu geben, ihren Bedarf an solchen Marken in bisheriger Weise zu decken.

Welche Vorschriften gegenwärtig für den Postdienst an Sonn- und Feiertagen gelten, ist in der Anlage 1 zusammengestellt.

Eine grundlegende Änderung des Landzustelldienstes an Sonn- und Feiertagen wird voraussichtlich mit dem Fortschreiten der im vorigen Jahre begonnenen Neureglung des Landzustelldienstes durch Verkraftung eintreten, da Sonntags in allen Poststellenorten keine Zustellung mehr stattfindet.

Einen wesentlichen Schritt vorwärts in der Sonntagsruhe würde die gänzliche Aufhebung der Sonntagsbriefzustellung bedeuten. Zu ihrer Erleichterung und Beschleunigung werden schon jetzt nicht nur nichteilige Drucksachen, sondern auch Warenproben, Geschäftspapiere, Mischsendungen und Päckchen allgemein von der Zustellung an Sonn- und Feiertagen ausgeschlossen; sie erstreckt sich daher in der Hauptsache nur auf gewöhnliche und eingeschriebene Briefe und Postkarten sowie Zeitungen. Die Frage ihrer gänzlichen Aufhebung ist schon mehrfach, auch im Reichstage, erörtert worden und findet entsprechende Vorgänge nicht nur im Auslande, sondern auch in Deutschland selbst. Eine Sonntagszustellung fehlt z. B. gänzlich in England, den Vereinigten Staaten von Amerika, in Dänemark, Norwegen, Österreich, Polen, Ungarn, der Tschechoslowakei; sie ist ferner stark eingeschränkt in Frankreich, den Niederlanden und in der Schweiz, wo 84 v H der Bevölkerung keine Sonntagszustellung mehr genießen. Sitten und Gebräuche sind aber in diesen Ländern anders als bei uns, die Sonntagsruhe bewegt sich zum Teil in anderen Bahnen, das Beispiel des Auslandes kann daher nicht ohne weiteres für uns maßgebend sein. Wesentlicher ist, daß in Bayern, einem Beschluß des bayrischen Landtags entsprechend, die Sonntagsbriefzustellung seit April 1919 aufgehoben worden ist. Wiederholte Versuche, ihre Wiedereinführung zu erreichen, sind gescheitert. Ein dahingehender Antrag einer Handelskammer führte vielmehr im Haushaltsausschuß des bayerischen Landtags im Januar 1925 zu dem einstimmig angenommenen Beschluß, die Staatsregierung wolle eine Reglung des Postzustelldienstes an Sonn- und Feiertagen in der Weise befürworten, daß die bayerische Reglung im gesamten Reichspostgebiet durchgeführt wird. Dabei ist es bisher geblieben. Welche Gründe für und gegen die Aufhebung der Sonntagsbriefzustellung sprechen, braucht hier nicht erörtert zu werden, nachdem die Deutsche Reichspost erklärt hat, daß sie die Aufhebung der Sonntagszustellung vorläufig nicht beabsichtige.

2. Die Dienstreglung an nicht allgemeinen Feiertagen.

Besondere Schwierigkeiten machte die Reglung des Dienstes an nicht allgemeinen oder nicht gesetzlich anerkannten Feiertagen, die auf einen Werktag fielen; ihre
Zahl war besonders in Gebieten mit vorwiegend kath
scher Bevölkerung sehr groß und sehr verschieden.

Im allgemeinen sollte der Dienst an solchen besonde
katholischen Feiertagen nicht beschränkt werden; es genü
wenn den Beamten katholischen Bekenntnisses Gelegen
gegeben wurde, ihr religiöses Bedürfnis durch Teilnah
an einem Gottesdienste zu befriedigen. Wo von früher
jedoch allgemeine Dienstbeschränkungen bestanden o
üblich waren, sollten sie nicht ohne Not, sondern nur n
und nach, gelegentlich andrer Dienstreglungen, eingeschrä
oder beseitigt werden.

Seit Anfang 1907 galt der Grundsatz, daß in allen Fäl
wo außer den allgemeinen Feiertagen einzelne Festtage
der Bevölkerung derart gefeiert werden, daß die Ar
und dementsprechend auch der Postverkehr zum größ
Teile ruht, die Schalterdienststunden, die Zustellun
usw., entsprechend den geringeren Anforderungen
Verkehrs, je nach den örtlichen Verhältnissen und im
klang mit den Dienstbeschränkungen der übrigen Rei
und Staatsbetriebe (Eisenbahnen, Steuer, Banken u
eingeschränkt wurden, entweder nur für einige Ta
stunden oder in demselben Umfange wie an anderen S
und Feiertagen. Wo aber bisher schon herkömmlicherm
vollständiger Sonntagsdienst abgehalten wurde, sol
Änderungen erst bei Anträgen aus maßgebenden Kre
eintreten.

Nach der Staatsumwälzung traten zu den besond
kirchlichen Festtagen Feiertage politischer Art in
schiedenen Ländern hinzu. Es entstanden hierdurch
erhebliche Unzuträglichkeiten nicht nur für die Behör
tätigkeit, den Handel und Verkehr, sondern auch für
Beamten insofern, als die Dienstbefreiung von den
schiedenen Behörden nicht gleichmäßig geregelt wu
Da es nicht möglich war, für derartige Fälle einheit
Grundsätze aufzustellen, wurde es den Reichsbehö
anheimgestellt, sich in solchen Fällen mit den Behörden
Länder und Gemeinden wegen eines einheitlichen
fahrens an demselben Orte zu verständigen. Für die
gesetzlichen kirchlichen Feiertage wurde jedoch unter
haltung an dem Grundsatz, daß die Beamten nur an
gesetzlichen Feiertagen dienstfrei sind, bestimmt, daß
Beamten des betreffenden Religionsbekenntnisses Gele
heit zur Befriedigung des religiösen Bedürfnisses geg
werden sollte. Weitergehende Dienstbefreiungen so
sich nach den Anordnungen der Landesbehörden und
örtlichen Herkommen richten.

Für die Reichsbehörden in Bayern gilt § 1 Abs. 3
Ministerialbekanntmachung vom 14. Juli 1909 (G
u. Verordnungsblatt S. 428): An Orten mit überwie
protestantischer Bevölkerung sind an den beson
katholischen Feiertagen und an Orten mit überwie
katholischer Bevölkerung an den besonderen protest
schen Feiertagen die Geschäftsräume zwar offen zu h
jedoch zum Dienst tunlichst nur die Beamten des Bek
nisses heranzuziehen, für das dieser Tag nicht als Fei
gilt.

Welche Feiertage in den Ländern bisher gesetzlich
erkannt sind, ergibt Anlage 2.

Hinsichtlich der in einzelnen Ländern gesetzlich aner
ten politischen Feiertage — 1. Mai und 9. Novembe
traf die Reichsregierung für die Reichsbeamten
folgende Reglung.

In den Ländern, in denen der 1. Mai und der 9
vember als gesetzliche Feiertage gelten, ist der Post-,
graphen- und Fernsprechdienst im allgemeinen wi
Sonntagen abzuhalten. Dies gilt vor allem für

Schalter- und den Zustelldienst und für die sonstigen Betriebszweige, die sich nur örtlich oder innerhalb der Grenzen des in Betracht kommenden Landes abwickeln. In den Betriebszweigen dagegen, wie Post- und Telegrammbeförderung, Fernsprechvermittlung usw., die den Verkehr mit solchen Teilen des Reichsgebiets vermitteln, in denen die genannten Tage nicht als Feiertage gelten, muß für die Abwicklung des anfallenden Verkehrs in zweckentsprechender Weise gesorgt werden. In den übrigen Ländern und Teilen des Reichsgebiets ist der Dienst wie an Werktagen auszuüben. Beamten, Vergütungs- und Lohnempfängern, die hier zur Teilnahme an einer Feier des 1. Mai dem Dienst oder der Arbeit fernbleiben wollen, haben rechtzeitig bei ihren Dienstvorgesetzten um Befreiung vom Dienst nachzusuchen. Den Anträgen ist grundsätzlich überall so weit zu entsprechen, als dadurch die notwendige Fortführung des Dienstbetriebs nicht in Frage gestellt wird. Bei der Entscheidung über solche Gesuche soll nicht engherzig verfahren werden. Die beantragte und bewilligte Freizeit ist bei Beamten auf den Erholungsurlaub anzurechnen. Das gleiche kann auf Wunsch auch bei den Vergütungs- und Lohnempfängern geschehen. Wird aber nicht von diesen ausdrücklich um Anrechnung auf den Erholungsurlaub nachgesucht, oder steht ihnen noch kein Erholungsurlaub zu, so wird für die Dauer der Arbeitsversäumnis kein Lohn gewährt. Die zur Arbeit erscheinenden oder bei der Arbeit verbleibenden Werkstätten- und Telegraphenarbeiter sind gegebenenfalls in geeigneter Weise anderweit zu beschäftigen. Von der Anrechnung auf den Erholungsurlaub oder von der Lohnkürzung kann jedoch bei Beurlaubung auf Stunden abgesehen werden, sofern die versäumte Arbeit nachgeholt wird. Wo ferner zur Befriedigung religiöser Bedürfnisse an staatlich nicht anerkannten Feiertagen Dienstbefreiung ohne Anrechnung auf den Erholungsurlaub und ohne Lohnkürzung gewährt wird, gilt dies auch für Dienstbefreiungen am 1. Mai.

Wollen sich Werkstätten- und Telegraphenarbeiter am 9. November an Feiern beteiligen und dazu den Dienst früher verlassen, so soll ihnen kein Hindernis in den Weg gelegt werden. Für die versäumte Arbeitszeit ist jedoch kein Lohn zahlbar. Bei geringfügigen Dienstbefreiungen kann von einer Lohnkürzung abgesehen werden, wenn die ausgefallenen Arbeiten nachgeholt werden.

Ein im Jahre 1923 dem Reichstag vorgelegter Gesetzentwurf wollte die Feier- und Gedenktage einheitlich regeln und auch den Verfassungstag (11. August) zu einem reichsrechtlich anerkannten Feiertag erklären. Da der Gesetzentwurf unerledigt blieb, wird am Verfassungstage der Dienst wie an Werktagen verrichtet. Zur Teilnahme an den staatlichen Feiern und an den Festgottesdiensten der Religionsgesellschaften werden die Beamten, Angestellten und Arbeiter auf Antrag vom Dienste befreit, soweit es die dienstlichen Verhältnisse irgend zulassen.

Endlich sollen die Dienstbeschränkungen nicht unerwähnt bleiben, die seit 1921 den Beamten der Deutschen Reichspost am 24. Dezember Gelegenheit bieten sollen, den Weihnachtsabend im Familienkreise zu verbringen. Durch Kürzung der planmäßigen Dienststunden und durch Dienstbeschränkungen nach einem vorher mit der örtlichen Personalvertretung aufgestellten Dienstplan sollen sie soweit es irgend möglich vom Abenddienst befreit werden. Die Schalter werden, erforderlichenfalls unter Kürzung oder Aufhebung der Mittags-Dienstpausen, bereits um 4 Uhr nachmittags geschlossen; nur für die Annahme von Telegrammen und Gesprächen bleiben die Schalter wie an Werktagen geöffnet, sie verkaufen auch Postwertzeichen in kleinen Mengen. Die Zahl dieser Schalter kann aber verringert oder daneben ein besonderer Wertzeichenschalter offen gehalten werden. Der Kastenleerungsdienst ist so zu regeln, daß die letzte Kastenleerung um 19 Uhr beendet ist. Dafür soll die erste Leerung am ersten Weihnachtsfeiertage so zeitig liegen, daß eingesammelte Ortsbriefsendungen noch in die erste und einzige Zustellung gelangen. Paket- und Eilzustellung bleiben unverändert, der übrige Zustelldienst soll je nach den örtlichen Verhältnissen um 16, spätestens um 18 Uhr beendet sein. Beschränkungen im Bahnhofsdienst und im Fernsprechvermittlungsdienst hat der Amtsvorsteher nach den örtlichen Verkehrsverhältnissen anzuordnen.

3. Die Vorschriften über das Ausmaß der Sonntagsruhe.

Über das Ausmaß, in dem das Personal an den Dienstbefreiungen des Sonntags teilnehmen sollte, bestanden bis 1881 keine bestimmten Vorschriften. Als 1847 und in den folgenden Jahren der Dienst an Sonn- und Festtagen eingeschränkt wurde, geschah dies zu dem Zwecke, dem Personal einige Stunden zum Besuch des Gottesdienstes freizugeben. Da aber nicht allen Beamten die erwünschte Erleichterung und Gelegenheit zum Kirchenbesuch öfters gewährt werden konnte, so sollten sie durch einen zweckmäßigen Wechsel im Dienste der Reihe nach ihrer teilhaftig werden.

Besondere Sonntagsvertreter wurden zunächst im allgemeinen nicht eingestellt; erst 1877 wies das Generalpostamt darauf hin, daß es billig erscheine, den Briefträgern, an deren Diensttätigkeit Sonntags größere Ansprüche zu stellen sind, entweder hin und wieder durch Einstellung eines Vertreters einen freien Sonntag zu gewähren oder sie an einem Wochentage länger vom Dienste zu befreien, als es sonst nach dem gewöhnlichen Dienstplan zu geschehen hätte, um einen Ausgleich für die Mehrleistungen am Sonntage herbeizuführen.

Nur die Landbriefträger genossen, namentlich in den alten preußischen Landesteilen, wo die Landzustellung Sonntags, am Karfreitag und am ersten Weihnachtsfeiertage gänzlich ruhte, eine ausgedehnte Sonntagsruhe. Von den Landbriefträgern waren nämlich im Jahre 1879 nur 14,4 v H am Sonntagszustelldienst beteiligt. Im Anschluß an die Reform des Landpostdienstes im Jahre 1881, durch die grundsätzlich allgemein die Sonntagszustellung nach solchen Landorten eingeführt wurde, wo sie nach dem Verkehrsumfang im Bedürfnis lag, wurde erstmalig bestimmt, daß

> den vollbeschäftigten Landbriefträgern möglichst jeder zweite Sonntag zur Ruhe oder zum Kirchenbesuch völlig frei und auch an den Sonntagen, wo sie Dienst tun, Gelegenheit zum Kirchenbesuch gegeben werde.

1883 waren 82 v H der vollbeschäftigten Landbriefträger mindestens jeden zweiten Sonntag oder öfter ganz dienstfrei, 96 v H konnten mindestens jeden zweiten Sonntag den Gottesdienst besuchen. Eine einheitliche, alle Beamtengruppen umfassende Reglung wurde aber erst Ende 1883 getroffen. Danach sollten die Beamten, einschließlich der im inneren Dienst, im Postbegleitungs- und Zustelldienst beschäftigten unteren Beamten, sowie einschließlich der Paketträger, der Stadtpostboten, der Landbriefträger und der ständigen Hilfsboten,

> in einem dreiwöchigen Zeitraum mindestens für einen Sonntag entweder für einen ganzen Tag oder für zwei halbe Tage völlig dienstfrei gemacht werden.

Zur Durchführung dieses Grundsatzes sollte in erster Linie durch entsprechende Diensteinteilung das gesamte Personal im Wechsel bei den diensthabenden Geschäftstellen verwendet werden, auch wenn es für gewöhnlich anderswo beschäftigt wurde, damit das gesamte Personal möglichst gleichmäßig an der Sonntagsruhe teilnehmen konnte. Ferner war die Zahl des diensttätigen Personals an Sonntagen, soweit es der Umfang des Verkehrs nur irgend zuließ, einzuschränken. Damit die Sonntagsruhe durch einen etwaigen Dienstwechsel nicht gehindert werde, durfte die Ablösung statt am Sonntagmittag oder -vormittag schon am Sonnabendabend stattfinden. Das Fahrpostpersonal war in den am Sonntag oder an Montagvormittagen verkehrenden Bahnposten nach Möglichkeit zu vermindern. Die Landbriefträger durften fortan zur Entlastung der übrigen Beamten, besonders bei kleinen Postanstalten, abwechselnd zu anderen Dienstverrichtungen herangezogen werden.

Soweit auf diese Weise die Sonntagsruhe in dem vorgeschriebenen Ausmaß nicht durchgeführt werden konnte, wurden die Oberpostdirektionen ermächtigt, für die unmittelbar aus der Postkasse besoldeten unteren Beamten zur Vertretung an den Sonntagen Hilfspostboten heranzuziehen. Diese Ermächtigung wurde zwei Jahre später (1885) auf die Postboten (damals Botenpostbeförderer gegen Vertrag, vom 1. Januar 1891 ständige Posthilfsboten) ausgedehnt.

Die alleinstehenden Postverwalter, d. h. solche, die zu ihrer Vertretung weder Familienangehörige noch geeignete Beamte des unteren Dienstes besaßen, konnten seit 1883 auf Antrag durch Postgehilfen aus benachbarten Orten vertreten werden, und zwar, wenn besondere Kosten entstanden, jeden dritten Sonntag. (Den Postverwaltern wurden dafür besondere Vergütungen auf Schreibhilfen bis zu 50 ℳ jährlich gezahlt.) Den Postgehilfen wurde ein Jahr später gestattet, zu diesem Zwecke die vorhandenen Personenposten unentgeltlich zu benutzen. Da aber die Entsendung von Postgehilfen aus benachbarten Orten häufig auf Schwierigkeiten stieß, wurde Ende 1899 den alleinstehenden Postverwaltern gestattet, sich an Sonn- und allgemeinen Feiertagen statt durch Beamte aus benachbarten Orten fortan durch geeignete Beamte des unteren Dienstes des eigenen Postamts vertreten zu lassen, und zwar auch im Telegraphen- und Fernsprechdienst. Die unteren Beamten hatten vor der Zulassung zur Wahrnehmung des Telegraphen- (Morse-) Dienstes die für Schreibhilfen vorgesehene Prüfung im technischen Telegraphendienst abzulegen. Wie sich diese Anordnung auswirkte, mögen folgende Zahlen zeigen:

Alleinstehende Postverwalter, denen sonst die vorgeschriebene Sonntagspause nicht gewährt werden konnte, wurden an Sonntagen dienstfrei gemacht

nach dem Stande von	durch Verwendung von Beamten aus benachbarten Orten für den		durch Heranziehung von Beamten des unteren Dienstes des eigenen PA für den	
	ganzen	halben	ganzen	halben
	Sonntag		Sonntag	
1900	130	6	139	14
1901	75	1	182	6
1902	57	3	191	6
1903	39	—	174	3

Die Auswirkung der grundlegenden Maßnahmen, di[e] sich nur nach und nach durchsetzten, mag aus einer Gegen[-] überstellung der Zahlen aus den Jahren 1883, 1884 un[d] 1885 über den Umfang der Sonntagsruhe ersehe[n] werden.

	Es waren den ganzen Tag dienstfrei			Von den Beamten zu d und e waren wenigstens die Hälfte des Tages dienstfrei		
	1883 v H	1884 v H	1885 v H	1883 v H	1884 v H	1885 v H
a) jeden Sonntag	15,1	10,2	10,0	31,5	22,9	22,0
b) mindestens jeden 2. Sonntag . . .	16,7	25,5	26,6	13,4	14,4	13,2
c) jeden 3 Sonntag	8,9	20,4	23,9	5,4	3,1	2,1
d) jeden 4. » und seltener . . .	8,7	12,6	13,9	3,8	2,9	1,6
e) niemals	50,6	31,3	25,6	3,2	1,2	0,6

Von 1888 ab durften auch die bei den damaligen Pos[t-] ämtern II. und III. Klasse vollbeschäftigten Privatunte[r-] beamten zum Zwecke der Sonntagsruhe und des Kirche[n-] besuchs entweder durch Heranziehung anderer Beamte[n] des unteren Dienstes oder durch die Heranziehung vo[n] Hilfspostboten Sonntags dienstfrei gemacht werden. Vo[n] 1890 ab konnten auch für die nicht ständigen Posthilf[s-] boten, soweit sie durch ihren Dienst dauernd am Kirche[n-] besuch gehindert waren, an jedem dritten Sonntag Hilf[s-] kräfte eingestellt werden. Gleichzeitig wurde bestimmt, da[ß] der sich an einen Nachtdienst anschließende freie Tag, wen[n] dieser auf einen Sonntag fiel, nicht als ein ganz frei[er] Tag, sondern je nach der Beschwerlichkeit und der Dau[er] des Nachtdienstes, nur zur Hälfte angerechnet werde[n] durfte.

Im Jahre 1895 konnte das Reichspostamt, nachdem [es] in der Zwischenzeit wiederholt auf die Durchführung d[er] Vorschriften über die Sonntagsruhe hingewirkt hat[te,] feststellen, daß sich alle Beamte im Genuß der vorgeschr[ie-] benen Sonntagsruhe befanden. Um diesen Zustand da[u-] ernd zu erhalten, sollte bei Änderung in der Verwendu[ng] des Personals und bei Personalverstärkungen auf die E[r-] füllung der Vorschriften über die Sonntagsruhe geach[tet] werden. In Fällen, wo sich eine Personalverstärkung du[rch] Steigerung des Verkehrs oder aus anderen Gründen n[ot-] wendig machte, durfte nicht etwa die Sonntagsruhe b[is] zur endgültigen Entscheidung über die Personalverme[h-] rung eingeschränkt werden, sondern es waren dazu erf[or-] derlichenfalls rechtzeitig Hilfskräfte einzustellen.

Weiter waren Dienstgeschäfte soweit als möglich [zu-] sammenzulegen, um eine möglichst große Zahl von Bea[m-] ten vom Sonntagsdienst zu befreien. Mit Rücksicht a[uf] die damalige Vorschrift, daß die dienstfreie Zeit im all[ge-] meinen nicht über 24 Stunden hinausgehen dürfe, wur[de] bestimmt, daß im Kassendienst oder mit Bearbeitung v[on] Wertsendungen beschäftigte Beamte, die statt am Sonnt[ag-] mittag oder -vormittag bereits am Sonnabendabend [ab-] gelöst wurden, am Montagmorgen ihren Dienst bei ih[rer] oder einer anderen Stelle wieder aufnahmen, auch we[nn] sie etwa vom Sonnabend zum Sonntag Nachtdienst [zu] verrichten hatten. Beamte anderer Dienststellen durf[ten] gegebenenfalls von Sonnabendmittag oder -abend bis Mo[...]

tagmorgen oder -mittag vom Dienst befreit werden. Persönliche Meldungen am Sonntag usw. sollten nicht mehr in Anspruch genommen werden.

Die Generalverfügung Nr. 38 vom 17. April 1899 regelte nun gleichzeitig mit der Arbeitszeit das Ausmaß der Sonntagsruhe für das gesamte Personal in der noch heute gültigen Weise. Im Hinblick auf den günstigen Einfluß, den die Sonntagsruhe auf das körperliche und geistige Wohl des Personals ausübte, sollten die Dienstbefreiungen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen so weit ausgedehnt werden, als es sich mit den allgemeinen Interessen und mit der Sicherheit des Betriebes irgend vertrug. Als Grundsatz galt fortan:

1. Jeder Beamte des Betriebsdienstes ist in einem Zeitraum von 2 Wochen mindestens für einen Sonntag, entweder für einen ganzen Tag oder für zwei halbe Tage, völlig vom Dienste zu befreien.
2. Soweit nach den Betriebsverhältnissen nicht öfter ganz freie Sonntage gewährt werden können, ist jeder Beamte ab und zu, etwa an jedem vierten Sonntage, ganz vom Dienste zu entbinden.

Bei Berechnung der Sonntagsruhe durfte nunmehr ein freier Sonntag, der auf einen vollen, d. h. ohne längere Unterbrechung vom Abend bis in die Morgenstunden dauernden Nachtdienst folgte, nicht als dienstfreier Tag angesehen werden und schied bei Festsetzung der dienstfreien Sonntage aus. Nur wenn der Beamte während des vollen Nachtdienstes längere Zeit ruhen konnte, oder der Nachtdienst bereits in den frühen Morgenstunden, etwa um 4 Uhr, endete, durfte der darauffolgende freie Sonntag als halbfrei gerechnet werden.

Die Oberpostdirektionen sollten der Gestaltung der Sonntagsruhe fortgesetzt ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden und gegen Amtsvorsteher, die diesem Gegenstande nicht das gehörige Verständnis entgegenbrächten, vielmehr Abweichungen von diesen Vorschriften zuungunsten des Personals Platz greifen ließen, mit Nachdruck einschreiten. Sämtliche Dienstpläne der Verkehrsanstalten und Fahrordnungen der Bahnpostämter waren bei den Oberpostdirektionen unter der besonderen Verantwortlichkeit eines Postrats von einem tüchtigen Beamten, der mit den Bedürfnissen des praktischen Dienstes vertraut war und womöglich selbst im praktischen Dienste stand, innerhalb Jahresfrist daraufhin nachzuprüfen, ob der Dienst den Grundsätzen entsprechend geregelt war (die Prüfungen in diesem Umfange wurden erst 1909 eingestellt).

Im Juni 1901 wurden endlich die Grundsätze über das Ausmaß der Sonntagsruhe auch auf die im unteren Dienst längere Zeit beschäftigten Aushelfer in demselben Umfange wie für das sonstige beamtete Personal ausgedehnt. Bei kürzerer Beschäftigung war ihnen, soweit möglich, die Sonntagsvertretung des übrigen Personals zu übertragen.

Diese Vorschriften sind, wie bereits bemerkt, noch heute unverändert in Geltung. In der Zwischenzeit haben nur einzelne Begriffsbestimmungen dieser Vorschriften infolge unrichtiger Anwendung zu Erläuterungen Anlaß gegeben, die fast durchweg der Verbesserung der Sonntagsruhe dienten oder die Aufstellung passender Dienststundenpläne erleichterten. So wurde z. B. bestimmt, daß der Begriff »Zeitraum von 2 Wochen usw.« nur als Maßstab aufzufassen sei, ohne daß etwa die Diensteinteilung unbedingt auf diese Zeiträume von 2 oder 4 Wochen passen müsse. Den Mindestvorschriften werde daher auch genügt, wenn der Dienst etwa wie folgt geregelt wird:

1. Sonntag: Vor- und Nachmittagsdienst,
2. » Vormittagsdienst, nachmittags frei,
3. » vormittags frei, Nachmittagsdienst,
4. » Vor- und Nachmittagsdienst,
5. » frei,
6. » Vormittagsdienst, nachmittags frei,
7. » vormittags frei, Nachmittagsdienst,
8. » frei.

Seit 1904 durften auch an solchen allgemeinen Feiertagen, die auf einen Werktag fallen, Sonntagshelfer eingestellt werden. Dieses Zugeständnis wurde unter der Einwirkung der Personalinflation und gelegentlich des Personalabbaus durch die NachrichtenblVf Nr. 14 von 1924 zurückgezogen. Maßgebend dafür war u. a. die Erwägung, daß unter Sonntagsruhe die als notwendig anerkannte Unterbrechung der Arbeitstätigkeit innerhalb eines Zeitabschnittes von 2 oder 4 Wochen zu verstehen war, und daß demgemäß für die Gewährung der vorgeschriebenen Sonntags r u h e die Freizeiten, die durch auf Werktage fallende Feiertage entstanden, nicht erforderlich waren. Die dadurch anfallenden Freizeiten gingen vielmehr über die für einen zwei- oder vierwöchigen Zeitraum vorgeschriebenen Sonntagsdienstbefreiungen hinaus und ließen es daher unter den damaligen Verhältnissen nicht als notwendig erscheinen, an solchen Feiertagen zur Erreichung der vorgeschriebenen R u h e Sonntagshelfer einzustellen. Diese Bestimmung sollte jedoch nicht ausschließen, in begründeten Fällen, um die Sonntags f e i e r, z. B. den Kirchenbesuch, zu ermöglichen, Aushilfen einzustellen. Die Oberpostdirektionen sind daher seit 1927 wieder ermächtigt, je nach Lage der örtlichen und sonstigen Verhältnisse und im Rahmen der für einzelne Feiertage etwa ergehenden Weisungen des Reichspostministeriums die erforderlichen Anordnungen wegen Einstellung von Aushilfen zu treffen.

Unter halbfreien Sonntagen waren, worauf das Reichspostamt bereits 1895 zur Vermeidung von Zweifeln hingewiesen hatte, nur solche Sonntage zu verstehen, an denen ausschließlich entweder vormittags oder nachmittags Dienst zu verrichten war, nicht aber auch solche Sonntage, an denen sich der Dienst teils auf den Vormittag, teils auf den Nachmittag erstreckte. Ein Sonntag, an dem um 12 Uhr mittags ein neunstündiger Dienst beginnt, kann daher ebensowenig als halbfrei gerechnet werden wie ein Sonntag, an dem ein Beamter vormittags von 6 bis 13 Uhr Dienst hat und am darauffolgenden Montag bereits um 1 Uhr nachts wieder antreten muß. Um einen Sonntag als halbfrei ansehen zu können, muß ferner der Vormittagsdienst spätestens um 13 Uhr enden und darf der Nachmittagsdienst nicht vor 13 Uhr beginnen; auch darf die Dienstschicht in Großstädten weder am Vormittag noch am Nachmittag über 8 Stunden hinausgehen. Dagegen konnte der Anregung, nur solche Sonntage als halbfrei anzusehen, an denen der vor- oder nachmittags abzuleistende Dienst nicht über 5 oder 6 Stunden hinausgeht, aus personellen und betrieblichen Gründen keine Folge gegeben werden.

Im übrigen hat das Reichspostministerium die Oberpostdirektionen wiederholt auf die grundsätzlichen Vorschriften über die Sonntagsruhe und über die Einschränkung des Sonntagsdienstes hingewiesen und sie jedesmal erneut veranlaßt, die Dienstleistungen an Sonntagen auf das geringste Maß herabzusetzen, die Verkehrs- und Betriebseinrichtungen soweit als möglich einzuschränken und überall nur so viel Personal zum Dienst heranzuziehen,

als zur Erledigung der dringendsten Geschäfte und zur Aufrechterhaltung des unvermeidlichen Dienstbetriebs unumgänglich notwendig ist.

Um die Sonntagsruhe möglichst gleichmäßig und in weitestem Umfange für alle Beamte eines Postamts zu regeln, sollen alle Beamte, auch solcher Geschäftstellen ohne Sonntagsdienst, am Sonntagsdienst beteiligt werden. Beamte des Büro- und Kanzleidienstes sind hierbei im praktischen Dienste so zu verwenden, wie es ihrer Stellung und Vorbildung entspricht.

Soweit es die Bedürfnisse des Betriebsdienstes irgendwie gestatten, sollen der Dienst und die Dienststundenpläne so gestaltet werden, daß die Beamten den Hauptgottesdienst besuchen können; zu diesem Zweck sind besonders die Schalterdienststunden so zu legen, daß sie nicht in die Zeit des Hauptgottesdienstes fallen.

Für die Bahnpostbeamten gelten dieselben Vorschriften über die Sonntagsruhe wie für die übrigen Beamten. Die Beamten legen besonderen Wert darauf, ihre dienstfreien Sonntage nicht an Unterwegsorten, sondern am Wohnorte bei ihrer Familie zu verbringen; auch die Verwaltung bezeichnete es 1905 als erwünscht, daß bei Festsetzung der Sonntagsruhe soweit als möglich nur solche dienstfreie Sonntage angerechnet werden, die am Amtsort verbracht werden. Zu diesem Zweck werden Sonnabends oder Montags zahlreiche Leerfahrten eingelegt, um die Beamten Sonnabends an ihren Amtsort oder Montags an einen Unterwegsort zurückzubringen, wo ihre Dienstleistung wieder beginnt. Bei der Reglung des Dienstes des Bahnpostpersonals muß grundsätzlich immer auf die besonderen Verhältnisse dieses Dienstzweigs Rücksicht genommen werden; eine Vermehrung der Leerfahrten ist vielfach wegen Überlastung der Bahnpostwagen, wegen mangelhafter Abgrenzung der Verantwortlichkeit usw. nicht mehr möglich. Um den Beamten trotzdem die Möglichkeit zu bieten, die der Erholung gewidmete Zeit möglichst am Amtsorte zu verbringen, darf bei Gestaltung der Fahrordnungen zu diesem Zweck von dem sonst üblichen Grundsatz einer möglichst gleichmäßigen Verteilung zwischen Arbeit und Ruhe ausnahmsweise abgewichen werden. Die Ruhepausen an den Überlagerorten brauchen daher, wenn dienstliche Rücksichten dem nicht entgegenstehen, der voraufgegangenen Dienstdauer entsprechend nur so weit ausgedehnt zu werden, als zur Sammlung neuer Kräfte für die Rückfahrt notwendig ist. Aus diesem Grunde kann z. B. nach einer durchfahrenen Nacht die Rückfahrt, selbst wenn sie von längerer Dauer ist, schon am Nachmittag angetreten werden, sofern nur darauf eine ungeschmälerte Nachtruhe am Amtsort selbst folgt; unter der gleichen Voraussetzung können auch Nachtfahrten auf zwei aufeinanderfolgenden Tagen in angemessener Wiederkehr angesetzt werden.

4. Die Statistik über die Sonntagsruhe des Personals.

Statistische Erhebungen über den Umfang der Sonntagsdienstbefreiungen des Personals wurden zum ersten Male im Jahre 1883 angeordnet; sie sollten der Verwaltung nicht nur einen Überblick über das bisher Erreichte und über die weitere Entwickelung, sondern auch die Handhabe geben, da, wo die Sonntagsdienstruhe des Personals noch nicht den Absichten des Reichspostamts entsprach, einzugreifen und die notwendigen Verbesserungen anzuordnen.

Von 1904 ab bis 1911 wurden die statistischen Ermittlungen in erweiterter Form in der »Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung« unte »J. Personalangelegenheiten« veröffentlicht. Die letzte Feststellungen vor dem Kriege rühren aus dem Jahre 191 her (veröffentlicht a. a. O. für das Kalenderjahr 1913 Nach dem Kriege wurden die ersten Ermittlungen in ei facher Weise nach dem Stande von Anfang Juni 192 vorgenommen und nach dem Stande von Ende Mai 192 auf breiterer Grundlage wiederholt. Die Feststellunge sollen künftig alle 3 Jahre stattfinden.

Die Ergebnisse der Statistik sind für jedes dritte Ja des Zeitraums von 1883 an bis 1911 sowie für d beiden Nachkriegsjahre in der Übersicht 1 (Anlage 3) z sammengestellt. Für die weiblichen Beamten sind Einz angaben erst seit 1904 vorhanden, für die Vergütung und Lohnempfänger teilweise erst seit 1925.

Von den männlichen Beamten genießen je weit über die Hälfte eine über das Mindestmaß hinau gehende Sonntagsruhe, 1928 ist mit 64,1 v H der gü stigste Vorkriegsstand von 1908 (64,6 v H) fast wied erreicht.

Von wesentlicherer Bedeutung ist die Zahl der ga freien Sonntage. Noch 1883 hatte über die Hälfte d Beamten (51,1 v H) während des ganzen Jahres kein ganz freien Sonntag; nach 15 Jahren war ihre Zahl a 7,5 v H gefallen; 1901 betrug sie nur noch 0,5 v während 2,8 v H nur jeden fünften Sonntag oder selte frei waren; 1902 sank die Zahl der letzteren auf 2,2 v und verschwand 1905 ganz.

Während des ganzen Zeitraums ist der Vomhundert der Beamten, die mindestens jeden zweiten Sonntag o öfters dienstfrei sind, in stetigem Anwachsen; währe 1895 sich erst 1/3 der Beamten im Genuß einer sold Sonntagsruhe befand, sind es zehn Jahre später schon Hälfte und 1925 und 1928 fast dreiviertel. Gegen 19 ist vor allem die Zahl der Beamten, die jeden Sonn dienstfrei sind, von 2,9 auf 12,9 v H, die Zahl der amten, die öfter als jeden zweiten Sonntag, also an z von drei Sonntagen, ganz dienstfrei sind, von 10,6 21,3 v H gestiegen. Dementsprechend ist die Zahl der amten, die jeden zweiten Sonntag oder jeden drit Sonntag ganz dienstfrei haben, gefallen; die Zahl Beamten, die nur jeden vierten Sonntag ganz frei hab ist dagegen seit 1905 annähernd gleich geblieben.

Von den weiblichen Beamten sind fast 3/4 Genuß einer über das Mindestmaß hinausgehenden So tagsruhe. Die Zahl der Beamtinnen, die mindest jeden zweiten Sonntag oder noch öfter dienstfrei sind, wesentlich höher als bei den männlichen Beamten; betrug 1928 91,2 v H. Die Verbesserung gegen 1 und 1911 ist in der Hauptsache auf die Einrichtung Postscheckdienstes im Jahre 1909 und seine Erweiter im Jahre 1919 zurückzuführen, da dieser Dienstz Sonntags fast ganz ruht.

Die Verbesserung der Sonntagsruhe ist in den bei Schaubildern A und B bildlich dargestellt; namentlich Schaubild B läßt sie deutlich erkennen.

Was die halbfreien Sonntage betrifft, entfallen bei den männlichen Beamten etwa 1/5, bei weiblichen Beamten etwa 2/5 auf den Vormittag. Schwerpunkt des Sonntagsdienstes liegt mithin im mittagsdienst; bei den männlichen Beamten ist die Ha tätigkeit im Zustelldienst und den mit ihm zusammen genden Dienstzweigen des Bahnhofs- und Entkartu dienstes begründet. Über die Länge der Dienstschichte den halbfreien Sonntagen gibt eine Erhebung Ausk die 1925 in einer größeren Anzahl von Oberpostd

Schaubild A

über die Zunahme der ganz freien Sonntage des männlichen und des weiblichen Personals.

vH
1883 1886 1889 1892 1895 1898 1901 1902 1905 1908 1911 1925 1928
100 95 90 85 80 75 70 65 60 55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0

Es bedeuten:

für männliche Kräfte — für weibliche Kräfte

jeden 2. Sonntag dienstfrei oder öfters
" 3. " "
" 4. " "
" 5. " " oder seltener
" nie

ionsbezirken angestellt wurde. Danach verrichteten am Sonntag:

Dienstschichten in einer Dauer	vormittags: vom Gesamtpersonal v H	vormittags: vom Personal der alten Besoldungsgruppen II/III v H	nachmittags: vom Gesamtpersonal v H	nachmittags: vom Personal der alten Besoldungsgruppen II/III v H
bis zu 5 Std.	52,8	53,9	13,6	15,7
» » 5 bis 6 Std.	29,4	28,5	11,1	14,1
» » 6 » 7 »	11,0	10,6	20,9	20,5
» » 7 » 8 »	5,5	5,8	30,7	21,7
» » 8 » 9 »	1,3	1,2	16,4	17,2
» » 9 » 10 »	—	—	5,8	8,8
über 10 »	—	—	1,5	2,0

Die Dauer der Dienstschichten beträgt hiernach zu 2,2 v H vormittags und zu 24,7 v H nachmittags bis zu Stunden, zu 16,5 und 51,6 v H über 6 bis zu 8 Stunden. Die längeren Dienstschichten entfallen auf den Nachmittag. Da der Vormittagsdienst wegen der Frühpostbearbeitung meist um 6 Uhr beginnt, ist der Dienst für die Hälfte des an Sonntagvormittagen diensttätigen Personals um 11 Uhr und für weitere $^{3}/_{10}$ um 12 Uhr zu Ende.

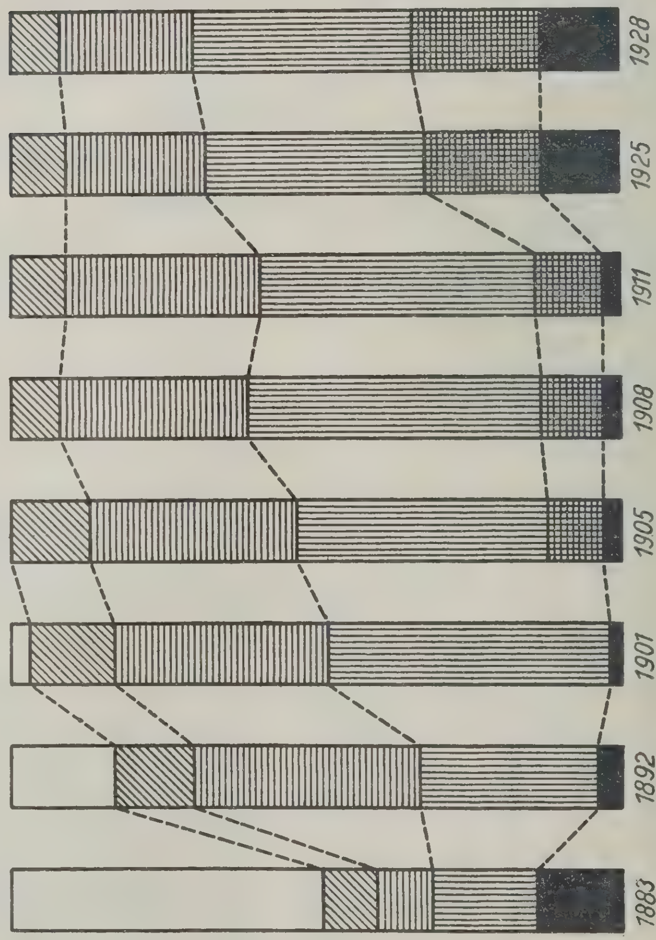
Hinsichtlich der Möglichkeiten zum Besuch des Gottesdienstes läßt die Nachweisung erkennen, daß von dem männlichen Personal stets mindestens die Hälfte jeden Sonntag und ein Drittel jeden zweiten Sonntag oder öfter den Gottesdienst überhaupt besuchen kann. Den Hauptgottesdienst können etwa $^{2}/_{5}$ jeden Sonntag und $^{2}/_{3}$ jeden zweiten Sonntag oder öfter besuchen.

Das weibliche Personal kann bis auf einen ganz geringen Rest den Hauptgottesdienst jeden Sonntag oder öfter als jeden zweiten Sonntag besuchen.

Die Übersicht 2 (Anlage 4) zeigt die Sonntagsruhe von 3 Beamtengruppen des unteren Dienstes, und zwar:

I) im inneren Dienst, im Postbegleitungs-, Bahnpost-, Bahnhofs- und Leitungsaufseherdienst (für 1925

Schaubild B


Entwicklung der Sonntagsruhe (ganz freie Sonntage)
des männlichen Personals.
vH
100 95 90 85 80 75 70 65 60 55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0
1883 1892 1901 1905 1908 1911 1925 1928
Erläuterung
Es bedeutet:
einen ganz freien Tag
jeden Sonntag
Öfter als jeden 2. Sonntag
jeden 2. Sonntag
jeden 3. Sonntag
mindestens jeden 4. Sonntag
jeden 5. Sonntag oder seltner oder nie

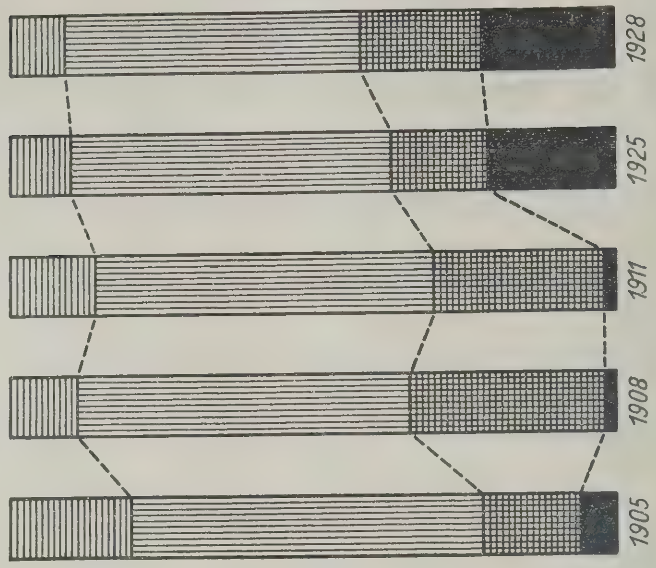

Entwicklung der Sonntagsruhe
(ganz freie Sonntage)
des weiblichen Personals.
vH
100 95 90 85 80 75 70 65 60 55 50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 0
1905 1908 1911 1925 1928

Schaubild C

über die Verteilung der ganz freien Sonntage auf die Beamten im Betriebsdienste bei den Verkehrsanstalten.



und 1928 sind keine Sonderfeststellungen für Beamte des unteren Dienstes außer unter II und III vorgenommen),

II) im Ortszustelldienst und

III) im Landzustelldienst.

Bei allen 3 Gruppen ist im Laufe der Jahre eine stetige Verbesserung der Sonntagsruhe festzustellen. Die Zahl der Beamten, die mindestens jeden zweiten Sonntag oder öfter ganz dienstfrei sind, beträgt 1901 bei der Gruppe I 40,6 v H, bei der Gruppe II 24,8 v H, 1928 aber 44,8 v H, bei der Gruppe III 60,7 v H, 1928 aber 72 v H.

Übersicht 3 (Anlage 5) gibt endlich einen Überblick über die Sonntagsruhe des Personals in den verschiedenen Verwaltungs- und Betriebszweigen im Jahre 1928. Von dem Personal im Bürodienst bei den Oberpostdirektionen und bei den Verkehrsämtern (unter Ia 1 und 2, IIa der Übersicht) genießt der weitaus größte Teil eine weit über das Mindestmaß hinausgehende Sonntagsruhe, was sich auch in der günstigen Verhältniszahl der ganz freien Sonntage ausspricht. Von dem männlichen Personal des Betriebsdienstes stehen sich am günstigsten die Beamten des Telegraphenbau- und Störungsbeseitigungsdienstes (Ib 8) sowie des Hochbau-, des maschinentechnischen Dienstes und des technischen Telegraphendienstes (Ib 3). Bei dem weiblichen Personal des Betriebsdienstes ist die Sonntagsruhe am ausgedehntesten im Postscheckdienst; im Fernsprechdienst geht sie immer noch etwas über die Sonntagsruhe der männlichen Beamten im inneren Post- und Telegraphenbetriebsdienst hinaus.

Hinsichtlich der ganz freien Sonntage stehen auch hier wieder von dem männlichen Personal die oben erstgenannten beiden Gruppen am günstigsten da: 94,6 und 95,5 v H von ihnen sind mindestens jeden zweiten Sonntag oder öfter ganz dienstfrei; ihnen folgen die Beamten im inneren Post- und Telegraphendienst, im Kraftwagendienst, im sonstigen Außendienst und im Landzustelldienst mit 80—72,7—72,2 und 72 v H, die Beamten im Postbegleitungs- und Bahnhofsdienst sowie im Ortszustelldienst mit 47,1 und 44,8 v H sowie die Beamten des Bahnpostfahrdienstes mit 33,9 v H. Erst jeden vierten Sonntag sind dagegen dienstfrei 22,5 v H des Personals im Bahnpostfahrdienste, 18 v H des Personals im Postbegleitungs- und Bahnhofsdienste, 12,1 v H des Personals im Ortszustelldienst und 11,7 v H des Kraftwagendienstes; von dem Personal in den anderen Betriebszweigen sind nur 5 v H oder weniger daran beteiligt.

Von dem weiblichen Personal sind durchweg 90 v H oder mehr jeden zweiten Sonntag oder öfter ganz dienstfrei.

Fast ebenso günstig gestaltet sich die Sonntagsruhe für die ständig beschäftigten Vergütungs- und Lohnempfänger.

In welcher Weise sich die ganz freien Sonntage auf die Beamten der einzelnen Gruppen des Betriebsdienstes verteilen, stellt das Schaubild C bildlich dar.

Von den halbfreien Sonntagvormittagen des Sonntags usw. diensttätigen Personals entfallen bei den m ä n n l i c h e n Beamten

die meisten auf den Postbegleitungs- und Bahnhofsdienst mit 40 v H,
" " Bahnpostfahrdienst mit 35 v H,
" " Hochbau-, maschinentechnischen und telegraphentechnischen Dienst mit 33,9 v H,
die wenigsten » » Ortszustelldienst mit 4,4 v H und
» » Landzustelldienst mit 3,8 v H,

bei den w e i b l i c h e n Beamten

die meisten auf den Fernsprechbetriebsdienst mit 41,6 v H,
die wenigsten » » Postscheckdienst mit 3,9 v H.

Was endlich die Möglichkeit zum Besuch des Gottes-dienstes betrifft, so kann jeden Sonntag über die Hälf[te] des Personals den Gottesdienst, etwa 1/4 den Hauptgottes-dienst besuchen. Mindestens jeden zweiten Sonntag od[er] öfter haben Gelegenheit zum Besuch des Hauptgottes-dienstes etwa die Hälfte der Ortszusteller und 3/4 und meh[r] des übrigen Personals, zum Besuch des Gottesdienst[es] überhaupt 3/4 der Ortszusteller und 81 bis 99 v H d[er] übrigen männlichen und weiblichen Beamten; auch i[n] dieser Beziehung haben sich die Verhältnisse gegen d[ie] Vorkriegszeit wesentlich gebessert.

Es bleibt noch übrig, festzustellen, wieviel ganz u[nd] halbfreie Sonntage jährlich im Durchschnitt auf die ei[n-]zelnen Beamtengruppen entfallen, und wie sich die Durchschnittsätze zum vorgeschriebenen Mindestmaß d[er] Sonntagsruhe verhalten.

Als Mindestmaß sind nach den gegenwärtig gültig[en] Vorschriften für einen Zeitraum von 52 Wochen 13 ga[nz] freie und 26 halbfreie Sonntage anzusetzen. Die restlich[en] 13 Sonntage dürfen durch vollen Tagesdienst oder dur[ch] auf vollen Nachtdienst folgende Freizeiten in Anspru[ch] genommen werden; einerseits kann sich ihre Zahl in de[m-]selben Maße erhöhen, wie die Zahl der ganz freien Son[n-]tage zunimmt, anderseits kann die Zahl der halbfrei[en] Sonntage in dem gleichen Maße abnehmen, ohne d[as] Mindestmaß der Sonntagsruhe zu beeinträchtigen. Na[ch] der Statistik entfielen nun durchschnittlich im Jahre a[uf] einen

	ganz freie Sonntage		halb freie Sonntag[e]	
	1911	1928	1911	1928
männlichen Beamten insgesamt	23,9	29,5	17,6	15,9
männlichen Betriebsbeamten	23,6	28,6	17,9	16,5
weiblichen Beamten..	29,2	33,1	19,8	15,2
Vergütungs- u. Lohnempfänger.......	—	29,6	—	14,9

Von insgesamt 52 Sonntagen hatten mithin 1928 (19[11]) halb und ganz frei die

männlichen Beamten insgesamt 45,4 (41,5) Sonnta[ge]
männlichen Betriebsbeamten.. 45,1 (41,5) »
weiblichen Beamten .... 48,3 (49,0) » 1
Vergütungs- u. Lohnempfänger 44,5 (—) »

so daß nur an 6,6, 6,9, 3,7 und 7,5 Sonntagen jähr[lich] im Durchschnitt voller Tagesdienst zu verrichten oder i[hm] ein voller Nachtdienst vorangegangen ist. Auch hier ha[ben] sich die Verhältnisse gegen die Vorkriegszeit im allgemei[nen] gebessert; die Sonntagsruhe geht überall wesentlich ü[ber] das Mindestmaß hinaus.

Berechnet man in gleicher Weise für 1928 die jährlic[hen] Durchschnittsätze für die im Betriebsdienst täti[gen] Beamten, getrennt nach den einzelnen Betriebszweigen, haben im Durchschnitt jährlich

	ganz freie Sonntage	halb freie Sonntage	so daß ganzer Dienst oder frei nach dem Nachtdienst gegeben ist an .. Sonntagen
a) die männlichen Beamten			
. im Telegraphen- und Störungsbeseitigungsdienst . .	39,1	8,9	4,0
2. im Hochbau, maschinentechnischen und telegraphentechnischen Dienst . .	38,3	10,2	3,5
3. im inneren Post- und Telegraphenbetriebsdienst . . .	29,3	15,2	7,5
. im Kraftwagendienst	28,9	10,7	12,4
. im sonstigen Außendienst	28,1	14,4	9,5
. im Landzustelldienst	26,8	17,3	7,9
. im Ortszustelldienst	23,2	24,7	4,1
. im Postbegleitungs- und Bahnhofsdienst	21,2	15,3	15,5
. im Bahnpostfahrdienst . .	19,7	14,1	18,2
b) die weiblichen Beamten			
. im Postscheckdienst	50,4	0,2	1,4
2. im Fernsprechbetriebsdienst	27,9	20,3	3,8
3. in anderen Dienstzweigen	34,1	12,6	5,3

Die Sonntagsruhe geht hiernach bei allen Betriebsuppen zum Teil weit über das Mindestmaß hinaus.

Faßt man das Ergebnis der statistischen Feststellungen rz zusammen, so kann man sagen,

1. daß sich die Sonntagsruhe des Personals gegen die Vorkriegszeit wesentlich gebessert hat,
2. daß sie bei allen Beamtengruppen wesentlich über das vorgeschriebene Mindestmaß hinausgeht,
3. daß eine Verbesserung oder vielmehr Angleichung der Sonntagsruhe an die der übrigen Betriebsgruppen nur bei dem Personal des Bahnpostfahrdienstes, des Kraftfahrdienstes und des Postbegleitungs- und Bahnhofdienstes zu erstreben ist.

5. Die Kosten für die Durchführung der Sonntagsruhe.

Soweit die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse an Sonn- und Festtagen eine Dienstbefreiung der Beamten usw. nicht in dem Maße erlauben, als notwendig ist, um ihnen die vorgeschriebene Mindestsonntagsruhe zu gewähren, werden von den Postanstalten Hilfskräfte zur Vertretung der vom Sonntagsdienst zu befreienden Beamten usw. für Rechnung der Reichspostkasse herangezogen. Teils werden derartige Sonntagsvertretungen von Helfern wahrgenommen, die nur kürzere Zeit im Post- und Telegraphendienst beschäftigt werden, teils werden sie besonderen Hilfskräften in regelmäßiger Wiederkehr übertragen. Die Zahl dieser Sonntagshelfer und die Kosten für ihre Einstellung sind beträchtlich. Soweit die Statistik hierüber Näheres enthält, betrug z. B. die Zahl der regelmäßig im Durchschnitt jeden Sonntag eingestellten Sonntagshelfer

im Jahre 1905 . . .	4 107	Die Abnahme der Sonntagshelfer ist auf die Vermehrung des Personals und die dadurch gebotene Möglichkeit der Aufstellung besserer Sonntagsdienstpläne zurückzuführen.
" " 1906 . . .	4 080	
" " 1907 . . .	3 999	
" " 1908 . . .	3 272	
" " 1909 . . .	3 208	
" " 1911 . . .	3 313	

Über die Kosten für die Durchführung der Sonntagsruhe liegen für diese Jahre keine Aufzeichnungen vor; sie betrugen aber:

im Jahre 1886	rund	80 000 *RM*,
" " 1889	"	98 000 "
" " 1892	"	128 300 "
" " 1895	"	150 800 "
" " 1898	"	200 000 "
" " 1901	"	396 800 "
" " 1905	"	448 700 " .

Im Jahre 1928 sind die Kosten dafür bei 3 500 Sonntagshelfern auf 550 000 *RM* beziffert worden.

Diese Zahlen beweisen, daß die Deutsche Reichspost recht erhebliche Aufwendungen macht, um ihrem Personal eine möglichst weitgehende Sonntagsruhe zu verschaffen, soweit nur irgend die Rücksichten auf die ordnungsmäßige Betriebsabwickelung es gestatten.

Zusammenstellung der gegenwärtig gültigen Vorschriften über den Postdienst an Sonn- und allgemeinen Feiertagen.

Anlage 1.

ADA[1] V, 1 § 32[2]):

AB[3]) zu II. An Sonntagen und allgemeinen Feiertagen d die Postschalter zwischen 8 Uhr vormittags und 1 Uhr chmittags eine, höchstens eineinehalbe Stunde offen zu lten. Eine Zerlegung dieser Zeit in mehrere voneinder getrennte Abschnitte ist unzulässig. Sie hat dem rkehrsbedürfnis und dem Postengang Rechnung zu gen. Rücksicht ist auch auf die Zeit des Hauptgottesnstes, auf die Arbeitszeit im örtlichen Handels- und Gerbebetrieb und auf sonstige besondere örtliche Verhältse zu nehmen. Die Annahme von Paketen ist auf drinnde zu beschränken. Postanweisungen und Zahlkarten, gesehen von telegraphischen, sowie Wertbriefe sind von r Annahme auszuschließen. Die Bestimmung darüber, lche Festtage als allgemeine Feiertage anzusehen sind, ht den Landesbehörden zu.

Bei Postanstalten mit mehreren Schalterstellen ist an nntagen und allgemeinen Feiertagen der Dienst an einer glichst geringen Zahl von Schaltern wahrzunehmen, ch sollen sonst getrennte Post- und Telegraphendienstige, soweit angängig, in eine Hand gelegt werden. eig-Postanstalten, die nur Annahmestellen sind, sind, soweit dies die örtlichen Verhältnisse irgend zulassen, Sonntags usw. ganz oder zeitweise zu schließen.

Außer an Sonn- und allgemeinen Feiertagen kann der Amtsvorsteher Dienstbeschränkungen für einige Tagesstunden und selbst bis zum vollen Sonntagsdienst an Festtagen eintreten lassen, an denen der überwiegende Teil der Bevölkerung die Arbeit ruhen läßt und der Postverkehr nur gering ist, z. B. in katholischen Gegenden am Fronleichnamstag, an den Feiertagen Peter und Paul sowie Mariä Empfängnis. Dabei ist auf die Dienstbeschränkungen der übrigen Staatsbetriebe — Reichsbahn, Steuer, Bank usw. — Rücksicht zu nehmen.

Beim Vorliegen eines dringenden Bedürfnisses sind die Amtsvorsteher befugt, die Dienstbeschränkungen an Sonn- und Feiertagen ganz oder zum Teil aufzuheben.

Während der Telegraphendienststunden am Nachmittag der Sonntage usw. dürfen mit Genehmigung des Amtsvorstehers gewöhnliche Briefsendungen und Zeitungen ausgegeben werden, wenn der Postengang dazu nötigt; die Schalter sind jedoch tunlichst geschlossen zu halten.

Während der Schalterdienst ruht, müssen Reisende und Reisegepäck zu den abgehenden Posten angenommen werden, falls sich die Reisenden rechtzeitig melden.

AB zu VII. Die Briefkasten an und in den Posthäusern müssen zu den abgehenden Posten, auch während

[1]) ADA = Allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie
[2]) Laut Postordnung vom 30. Januar 1929.
[3]) AB = Ausführungsbestimmung.

der Schalterdienst ruht, geleert, die vorgefundenen Briefe usw. abgesandt werden.

Die Leerung der anderen Briefkasten ist durch den Amtsvorsteher in Anpassung an die örtlichen Verkehrsverhältnisse, an die Postverbindungen und Briefzustellungen zu regeln..... An den Sonntagen und allgemeinen Feiertagen sind die Kastenleerungen auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. In den Städten werden in der Regel eine Morgen- und eine Abendleerung, in kleineren Postorten wird eine Leerung zu geeigneter Tageszeit genügen.

Die Leerung der Briefkasten in den Landzustellbezirken richtet sich nach den Landzustellgängen.

AB zu VIII. An Sonn- und allgemeinen Feiertagen bleibt die Annahme von Sendungen gegen Einlieferungsgebühr auf solche Sendungen beschränkt, die während der Schalterstunden an Sonntagen eingeliefert werden können.

ADA V, 1 § 38:

AB. Für die Zustellung an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen gelten folgende Regeln.

In den Postorten hat vormittags eine Briefzustellung stattzufinden, die während des Hauptgottesdienstes tunlichst zu ruhen hat; jedoch kann sich an Orten, wo in den späteren Vormittagstunden wichtige Posten eintreffen, diese Zustellung bis in die Nachmittagstunden hinein erstrecken. Erst am Nachmittag beginnende Ortsbriefzustellungen sind an Sonn- und Feiertagen nicht zulässig. Am zweiten Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertag hat die Ortsbriefzustellung zu ruhen.

Nichteilige Drucksachen, ferner Warenproben, Geschäftspapiere, Mischsendungen und Päckchen sind an Sonn- und Feiertagen allgemein von der Zustellung ausgeschlossen. Für die Auswahl der zurückzustellenden Sendungen und die Übergabe dieser Sendungen an die Zusteller gelten dieselben Bestimmungen wie für die Zurückstellung usw. nichteiliger Drucksachen auf unmittelbar folgende Zustellgänge an den Werktagen.

Wertbriefe, Post- und Zahlungsanweisungen sowie Pakete werden, abgesehen von Eilsendungen, an Sonn- und Feiertagen nicht zugestellt. Ausnahmen sind hinsichtlich der Paketzustellung zulässig für den Weihnachts-, Oster- und Pfingstverkehr. Fällt ein allgemeiner Feiertag auf einen Sonnabend oder einen Montag, so hat der Amtsvorsteher — für Orte mit mehreren selbständigen Zustellpostanstalten die Oberpostdirektion — je nach der Bedeutung des Feiertags für den beteiligten Ort festzusetzen, ob die Geld- und Paketzustellung an dem Feiertag oder an dem nachfolgenden oder voraufgehenden Sonntag zu ruhen hat. Eine Geldzustellung findet jedoch an den Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertagen nicht statt. Sollten sich hierbei aus der Ansammlung der Sendungen an einzelnen Orten Schwierigkeiten für die nächste Werktagszustellung ergeben, z. B. wenn Ostern oder Pfingsten in den Monatsanfang oder in das Monatsende oder der erste Weihnachtsfeiertag auf einen Montag oder Freitag fällt, so hat der Amtsvorsteher usw. zu bestimmen, ob an einem der Tage eine Geldzustellung auszuführen ist.

Nach Landorten ruht die Zustellung am Karfreitag, zweiten Osterfeiertag, Himmelfahrtstag, zweiten Pfingstfeiertag, Bußtag und zweiten Weihnachtsfeiertag und in katholischen Gegenden auch am Fronleichnamstag, ferner in Gegenden, wo der Tag der Erscheinung Christi (Heilige drei Könige) als Festtag gefeiert wird, auch an diesem Tage. Die Postämter sind aber ermächtigt, an den genannten Tagen nach Häusergruppen usw., die in der Nähe größerer Städte liegen und nach ihrer Bauart und ihren sonstigen Beziehungen als Teile davon anzusehen sind, eine Briefzustellung ausführen zu lassen, wenn nach dem Verkehrsumfang ein Bedürfnis dazu vorliegt. An den übrigen Sonn- und Feiertagen hat eine Briefzu- stellung mit Ausnahme der nichteiligen Drucksachen usw. in den Orten stattzufinden, wo der erhebliche Umfang de[s] Verkehrs sie nötig macht. In besonderen Fällen ist es zu- lässig, nach Landorten ohne Sonntagszustellung an Feier- tagen, an denen die Zustellung nicht zu ruhen hat, sowi[e] ausnahmsweise auch an einzelnen Sonntagen im Fall eine[s] dringenden Bedürfnisses Briefe und Zeitungen zustelle[n] zu lassen. Der Zustelldienst hat während der ortsübliche[n] Kirchenstunden zu ruhen; die Zustellgänge sind daher tu[n]- lichst so zu legen, daß die Landzusteller die Kirchorte wäh- rend des Gottesdienstes nicht berühren. Wertbriefe, Pos[t-] und Zahlungsanweisungen sowie Pakete sind, abgeseh[en] von Eilsendungen, von der Zustellung und Einsammlun[g] ausgeschlossen. Paketkarten, die ohne die Pakete abzutrage[n] sind, werden jedoch zugestellt. Auch andere Paketkarten kö[n]- nen den Landzustellern ausnahmsweise mitgegeben werde[n], z. B. wenn die Pakete leicht verderbliche Gegenstände en[t]- halten oder wenn sie an nahe bei dem Postort wohnen[de] Personen gerichtet sind, die vermutlich Wert darauf lege[n], die Pakete noch an demselben Tage abzuholen, oder wen[n] Empfänger es gewünscht haben.

Wenn Bewohner von Landorten ohne Sonntagszuste[l]- lung, in denen sich eine Posthilfstelle befindet, Wert dara[uf] legen, ihre Postsendungen an Sonn- und Feiertagen b[ei] der Posthilfstelle abholen zu können, kann die Sonntag[s]- briefpost zur Posthilfstelle hinbefördert und dort zur A[b]- holung bereit gehalten werden.

Im Verkehrsgebiet des Reichspostministeriums, Abteilu[ng] München, ruht der Orts- und Landzustelldienst an den Son[n-] und allgemeinen Feiertagen. Als allgemeine Feierta[ge] gelten in ganz Bayern Neujahrstag, Ostermonta[g], Christi Himmelfahrt, Pfingstmontag, Weihnachtsfest u[nd] Stephanstag (26. Dezember). Bei allen übrigen Festtag[en] entscheiden die örtlichen Verhältnisse, ob diese Tage als a[ll]- gemeine Feiertage anzusehen sind. Dies gilt insbesond[ere] für Dreikönig (6. Januar), Karfreitag, Fronleichna[m], Josephstag (19. März), Peter und Paul (29. Juni), Ma[riä] Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. Novembe[r]), Maria Empfängnis (8. Dezember). Fällt ein allgemein[er] Feiertag auf einen Samstag oder Montag, so hat [der] Amtsvorsteher — für Orte mit mehreren selbständigen [Zu-] stell-Postanstalten die Oberpostdirektion — je nach [der] Bedeutung des Feiertags und den örtlichen Verhältnissen [zu] bestimmen, ob die Zustellung an dem Feiertag oder an d[em] nachfolgenden oder vorausgehenden Sonntag zu ruhen h[at].

An Festtagen, an denen Dienstbeschränkungen eintre[ten] können, hat der Amtsvorsteher zu bestimmen, ob und [in] welchem Umfang der Zustelldienst in den Postorten so[wie] nach den Landorten zu beschränken ist.

ADA V, 1 § 31 V:

Die Landzusteller nehmen auf ihren Zustellgängen [zur] Ablieferung an die Postanstalt oder zur Zustellung unterw[egs] an: Gewöhnliche und einzuschreibende Briefsendungen, P[ost-] anweisungen, Nachnahmesendungen, gewöhnliche Pakete [und] Wertsendungen bis 1000 RM im einzelnen.

AB. zu V. An Sonn- und Feiertagen sind Geldbri[efe,] Postanweisungen, Zahlkarten und Pakete, einschließlich [der] nicht dringenden Eilpakete, von der Einsammlung aus[ge-] schlossen. Jedoch haben die Landzusteller Pakete, P[ost-] anweisungen, Zahlkarten und Wertbriefe, die an Ta[gen] vor Sonn- und Feiertagen nach Abgang der Landzuste[ller] bei den Posthilfstellen niedergelegt sind, auch an Sonnta[gen] zu befördern. Dasselbe gilt für etwa Sonntags oder Fe[ier-] tags bei den Posthilfstellen aufgelieferte dringende Pake[te].

Anlage 2.

Übersicht über die bisher in den deutschen Ländern gesetzlich anerkannten Feiertage.

Stand Anfang Januar 1929.

Bezeichnung der Feiertage	Die in Spalte 1 bezeichneten Tage gelten als gesetzliche Feiertage
A. Kirchliche Feiertage.	
1. Allgemein.	
Neujahrstag Ostermontag Himmelfahrtstag Pfingstmontag Erster Weihnachtstag Zweiter Weihnachtstag	in sämtlichen deutschen Ländern;
2. Evangelische.	
Gründonnerstag	in Waldeck; ferner gilt der Gründonnerstag in der Provinz Schleswig-Holstein als staatlich anerkannter Feiertag, nicht aber als Festtag im Sinne der § 105a ff. der Gewerbeordnung. Im Kreise Lauenburg sowie im Regierungsbezirk Kassel gilt der Gründonnerstag nur bis 12 Uhr mittags als Feiertag;
Karfreitag	in Preußen, ferner in den protestantischen Orten Bayerns, in Sachsen, Württemberg, in den protestantischen Orten Badens, in Thüringen (mit Ausnahme des Gemeindebezirks Wolfmannshausen), in den protestantischen Orten Hessens, in Hamburg, Mecklenburg-Schwerin, Braunschweig, in den oldenburgischen Landesteilen Lübeck und Birkenfeld, in einigen Ämtern und Städten des oldenburgischen Landesteils Oldenburg, in Anhalt, Bremen, Lippe, Lübeck, Mecklenburg-Strelitz, Waldeck und Schaumburg-Lippe;
Buß- und Bettage	in Preußen mit Ausnahme von Hohenzollern, im ehemals koburgischen Gebiet Bayerns, in Sachsen, Thüringen, Hamburg, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg einschließlich der Landesteile Lübeck und Birkenfeld, in Braunschweig, Anhalt, Bremen, Lippe, Lübeck, Mecklenburg-Strelitz, Waldeck, Schaumburg-Lippe (in allen diesen Ländern der Herbstbußtag, außerdem der Frühjahrsbußtag in beiden Mecklenburg und Waldeck);
Reformationsfest (31. Oktober)	in Sachsen;
3. Katholische.	
Epiphaniastag (Dreikönig)	in den Hohenzollernschen Landen, in den katholischen Orten des rechtsrheinischen Bayerns[1]) und in Württemberg;
Fronleichnamstag	in den Hohenzollernschen Landen, in den katholischen Orten Bayerns[1]), in den katholischen Orten der Kreishauptmannschaft Bautzen, in Württemberg, in den katholischen Orten Badens, in der thüringischen Gemeinde Wolfmannshausen, in den katholischen Orten Hessens und in den oldenburgischen Ämtern Cloppenburg, Vechta und Friesoythe;
Peter und Paul (29. Juni)	in den Hohenzollernschen Landen, in den katholischen Orten des rechtsrheinischen Bayerns[1]), in den katholischen Orten der Kreishauptmannschaft Bautzen und in Württemberg;
Mariä Himmelfahrt (15. August)	in den katholischen Orten Bayerns[1]), in den katholischen Orten der Kreishauptmannschaft Bautzen, in Württemberg und in den katholischen Orten Hessens;
Allerheiligen (1. November)	in der Rheinprovinz und den Hohenzollernschen Landen, in den katholischen Orten Bayerns[1]), in den katholischen Orten der Kreishauptmannschaft Bautzen und in den katholischen Orten Hessens;
Mariä Empfängnis (8. Dezember)	in den Hohenzollernschen Landen, in den katholischen Orten des rechtsrheinischen Bayerns[1]); in den katholischen Orten der Kreishauptmannschaft Bautzen.
B. Politische Feiertage.	
1. Mai	in Sachsen, Hamburg, Braunschweig, Lübeck, Schaumburg-Lippe;
11. August	in Baden;
9. November	in Sachsen.

[1]) Mit Ausnahme des ehemals koburgischen Gebiets.

Anlage 3.

Übersicht 1.

	Zahl der Beamten usw. des Betriebsdienstes	Von den Beamten usw. in Spalte 2 genießen Sonntagsruhe		Von den Beamten usw. in Spalte 2 sind den ganzen Sonntag dienstfrei						Von der Gesamtzahl der in einem Jahre auf das Personal entfallenden nur halbfreien Sonntage sind		Von den Beamten in Spalte 2 können den Gottesdienst überhaupt (d. h. den Hauptgottesdienst oder sonstigen Gottesdienst) besuchen, ohne hieran durch ihren Dienst gehindert zu werden:					Von den Beamten in Spalte 2 können den Hauptgottesdienst besuchen, ohne hieran durch ihren Dienst gehindert zu werden:				
		über das Mindestmaß hinaus v. H. der Zahl in Spalte 2	in dem Mindestmaß v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 5. Sonntag oder seltener oder nie v. H. der Zahl in Spalte 2	Sonntag-Vormittage v. H. der Gesamtzahl	Sonntag-Nachmittage v. H. der Gesamtzahl	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
I. Männliche Beamte.																					
1883	56 950	Keine Feststellungen		14,2	— (30,5)	16,3	9,3	9,1	51,1	Keine Feststellungen		60,2	—	23,8	9,1	6,9	Keine Feststellungen				
1886	53 350			8,4	— (36,1)	27,7	25,0	13,8	25,1			51,0	—	32,8	13,9	2 3					
1889	61 520			6,5	— (34,8)	28,3	29,8	13,6	21,8			51,9	—	32,6	14,5	1,0					
1892	75 900			4,2	— (32,7)	28,5	37,8	12,4	17,1			51,4	—	31,4	17,0	0,2					
1895	87 100			3,3	— (33,6)	30,3	39,0	12,8	14,5			51,7	—	31,3	17,0	0,1					
1898	99 210			2,7	— (35,2)	32,5	42,5	14,7	7,5			53,1	—	31,7	15,2	—					
1901	127 450			2,0	— (48,1)	46,1	35,0	13,6	3,3			57,4	—	34,7	7,9	—					
1902	132 200			1,9	— (51,1)	49,2	33,5	13,2	2,2			59,1	—	33,8	7,1	—					
1905	146 680	53,3	46,7	2,4	9,3 (52,8)	41,1	34,1	13,1	—	16,2	83,8	Keine Feststellungen									
1908	166 180	64,6	35,4	2,8	10,8 (61,0)	47,4	31,0	8,0	—	17,4	82,6	64,1	18,9	14,0	2,8	0,2	18,2	32,8	33,5	12,6	2,9
1911	170 330	60,1	39,9	2,9	10,6 (59,0)	45,5	32,2	8,8	—	16,9	83,1	62,1	19,5	14,1	3,9	0,4	15,4	32,3	33,4	15,4	3,5
1925	199 780	52,7	46,5	12,8	19,0 (68,1)	36,3	22,9	8,5	—	20,9	79,1	Keine Feststellungen									
1928	197 790	64,1	35,2	12,9	21,3 (70,2)	36,0	22,2	7,4	—	17,3	82,7	51,3	18,2	20,7	7,8	2,0	20,0	27,5	32,4	16,1	4,0
II. Weibliche Beamte.																					
1904	8 900	80,7	19,3	Keine Feststellungen						37,8	62,2	51,3	—	48,3	0,4	—	14,2	—	83,6	2,1	0,1
1905	11 430	84,6	15,4	6,0	15,8 (79,7)	57,9	19,7	0,6	—	38,7	61,3	Keine Feststellungen									
1908	17 420	94,6	5,4	2,0	32,4 (88,8)	54,4	11,1	0,1	—	41,4	58,6	87,1	10,8	2,0	0,1	—	6,9	85,6	7,2	0,3	—
1911	19 720	92,4	7,6	2,6	26,8 (85,7)	56,3	14,0	0,3	—	37,8	62,2	80,4	16,5	2,9	0,2	—	8,5	81,2	9,6	0,7	—
1925	54 400	57,1	42,9	21,4	16,0 (89,6)	52,2	9,7	0,7	—	39,0	61,0	Keine Feststellungen									
1928	42 160	72,1	27,9	22,4	19,3 (91,2)	49,5	7,9	0,9	—	38,9	61,1	66,5	18,4	13,4	1,6	0,1	27,7	45,7	23,8	2,6	0,2
III. Vergütungs- und Lohnempfänger.																					
1925[1])	6 320	70,7	29,3	49,1	10,1 (82,8)	23,6	12,8	4,4	—	31,6	68,4	Keine Feststellungen									
1928[2])	24 662	67,5	32,5	24,3	13,7 (74,7)	36,7	19,8	5,5	—	25,8	74,2	59,6	15,6	17,5	5,5	1,8	28,7	28,8	26,3	12,9	3,3

(Werte in Klammern in Spalte 6: unter den Spalten 5–7 durch Klammer zusammengefaßte Summe.)

[1]) [illegible]
[2]) [illegible]

Untere Beamte bei den Verkehrsanstalten I im inneren, im Postbegleitungs- und im Leitungsaufseherdienst II im Ortszustelldienst III im Landzustelldienst	Zahl der Beamten usw. des Betriebsdienstes	Von den Beamten usw. in Spalte 2 sind den ganzen Sonntag dienstfrei: jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 5. Sonntag oder seltener oder nie v. H. der Zahl in Spalte 2	Von den Beamten in Spalte 2 können den Gottesdienst überhaupt (d. h. den Hauptgottesdienst oder sonstigen Gottesdienst) besuchen, ohne hieran durch ihren Dienst gehindert zu werden: jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
I 1883	9 370	1,8		6,9	10,2	16,5	64,6	39,6		29,4	17,1	13,9
1886	11 110	1,5		12,8	28,3	26,1	31,3	36,2		41,1	18,8	3,9
1889	13 680	1,7		15,9	30,5	24,2	27,7	42,2		41,0	15,7	1,1
1892	16 730	1,3	Keine Feststellungen	17,2	33,3	25,1	23,1	41,7	Keine Feststellungen	43,0	15,1	0,2
1895	20 130	1,5		19,1	35,0	23,7	20,7	44,5		40,8	14,6	0,1
1898	24 060	1,2		23,5	39,7	25,4	10,3	47,2		40,4	12,4	—
1901	31 880	0,7		36,3	37,2	21,1	4,7	54,3		40,6	5,1	—
1902	33 270	0,8		39,8	36,1	19,9	3,4	56,3		39,4	4,3	—
1928	Keine Sonderfeststellungen											
II 1883	5 460	0,8		2,7	3 9	8,3	84,3	82,1		8,6	4,5	4,8
1886	6 890	0,6		4,1	11,7	15,7	67,9	83,7		9,0	5,4	1,9
1889	8 240	0,5		5,3	14,3	18,6	61,3	81,7		10,5	6,1	1,7
1892	10 550	0,5	Keine Feststellungen	7,3	32,8	16,7	42,6	82,4	Keine Feststellungen	10,0	7,5	0,1
1895	12 600	0,3		6,3	36,5	21,6	35,2	80,9		10,8	8,2	0,1
1898	15 150	0,3		7,9	45,0	27,5	19,4	77,3		13,1	9,6	—
1901	24 150	0,2		21,3	42,1	27,5	8,9	69,5		21,1	9,4	—
1902	25 210	0,2		24,6	41,3	28,0	5,9	70,5		20,9	8,6	—
1928	42 000	7,1	10,4	27,3	43,1	12,1	—	53,0	7,8	17,6	17,0	4,4
III 1883	15 660	46,9		35,6	4,1	1,2	12,2	76,3		20,1	2,7	—
1886	17 480	20,2		47,5	23,1	2,4	6,8	43,1		38,7	17,2	0,3
1889	18 590	15,8		45,4	30,3	2,5	6,0	37,7		38,9	22,8	0,1
1892	20 710	8,5	Keine Feststellungen	42,4	42,2	2,1	4,8	32,3	Keine Feststellungen	36,9	30,6	0,05
1895	22 530	6,4		39,9	46,5	2,4	4,9	29,1		36,7	34,1	—
1898	23 770	4,8		38,3	52,0	2,6	2,4	28,9		37,4	33,7	—
1901	27 180	3,5		55,6	34,8	6,9	0,1	47,8		33,0	19,2	—
1902	27 440	3,2		57,5	33,2	6,0	0,1	33,4		48,1	18,5	—
1928	19 200	6,4	15,7	49,9	23,0	5,0	—	30,4	13,3	37,3	15,4	3,5

Anlage 5.

Übersicht 3. Nachweisung über Sonntagsruhe nach dem Stande vom 31. Mai 1928.

1	Zahl der Beamten usw. am 31. Mai 1928 rund	Jeder Beamte soll in einem Zeitraum von zwei Wochen mindestens für einen Sonntag, sei es für einen ganzen Tag oder für zwei halbe Tage, vom Dienste befreit werden: ein ganz freier Sonntag ist, soweit es sich nicht öfter ermöglichen läßt, für je vier Wochen zu gewähren. Von den Beamten usw. in Spalte 2 genießen Sonntagsruhe		sind den ganzen Sonntag dienstfrei					Von der Gesamtzahl der in einem Jahre auf das Personal entfallenden nur halbfreien Sonntage sind		Von den Beamten in Spalte 2 können den Gottesdienst überhaupt (d. h. den Hauptgottesdienst oder sonstigen Gottesdienst) besuchen, ohne hieran durch ihren Dienst gehindert zu werden:					Hauptgottesdienst				
		über das oben bezeichnete Maß hinaus v. H. der Zahl in Spalte 2	in dem oben bezeichneten Maß v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	Sonntag-Vormittage v. H. der Gesamtzahl	Sonntag-Nachmittage v. H. der Gesamtzahl	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	öfter als jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 2. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 3. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2	jeden 4. Sonntag v. H. der Zahl in Spalte 2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
I. Männliche Beamte																				
a) im Bürodienst																				
1. bei der OPD und der Versorgungsanstalt	8 600	99,6	0,4	54,7	44,5	0,7	—	0,1	9,9	90,1	90,6	9,3	0,1	—	—	72,7	26,7	0,6	—	—
2. bei VA als Vorsteher, im Ortsaufsichts- und im reinen Bürodienst (Vorsteher von Geschäftsstellen, Amtszimmerbeamte usw.) ...	20 900	84,7	15,3	27,4	39,5	30,4	1,8	0,9	7,5	92,5	71,7	13,7	13,6	0,7	0,3	42,8	33,6	22,4	0,9	0,3
b) im Betriebsdienst																				
1. im innern Post- und Telegraphenbetriebsdienst	74 200	65,7	34,3	11,3	26,4	42,3	15,0	5,0	28,3	71,7	52,0	24,1	19,6	3,6	0,7	18,9	38,7	33,8	7,3	1,3
2. im Bahnpostfahrdienst	10 100	37,3	52,7	0,9	6,3	26,7	43,6	22.5	35,0	65,0	27,7	30,3	30,8	9,7	1,5	9,2	26,7	35,8	25,0	3,3
3. im Hochbau, maschinentechnischen und telegraphentechnischen Dienst	3 100	83,6	16,4	39,6	30,4	25,5	4,0	0,5	33,9	66,1	73,7	16,9	8,5	0,9	0,0	44,6	35,6	17,9	1,5	0,4
4. im Kraftwagendienst	4 100	63,0	37,0	13,4	30,8	28,5	15,6	11,7	29,5	70,5	51,1	16,8	19,3	6,0	6,8	19,4	36,9	27,6	8,4	7,7
5. im Postbegleitungs- und Bahnhofsdienst	10 800	35,7	64,3	0,9	5,6	40,6	34,9	18,0	40,0	60,0	32,3	29,9	27,1	7,3	3,4	6,5	31,4	42,6	14,9	4,6
6. im Ortszustelldienst	42 000	63,9	36,1	7,1	10,4	27,3	43,1	12,1	4,4	95,6	53,0	7,8	17,6	17,2	4,4	11,0	9,2	28,6	40,1	11,1
7. im Landzustelldienst	19 200	51,7	48,3	6,4	15,7	49,9	23,0	5,0	3,8	96,2	30,4	13,3	37,3	15,5	3,5	12,6	14,7	46,5	21,5	4,7
8. im Telegraphenbau- und Störungsbeseitigungsdienst	11 300	85,4	14,6	43,7	27,8	23,1	4,7	0,7	18,9	81,1	69,2	13,3	14,3	2,8	0,4	48,4	26,4	20,5	4,2	0,5
9. im sonstigen Außendienst	2 100	58,0	42,0	13,5	17,3	41,4	21,9	5,9	29,8	70,2	46,6	20,9	22,5	8,1	1,9	20,8	26,2	37,8	11,9	3,3
I. Männliche Beamte zusammen	206 400	65,6	34,4	14,6	22,3	34,6	21,3	7,2	17,2	82,8	52,8	17,8	19,9	7,6	1,9	22,7	27,4	30,7	15,4	3,8
II. Weibliche Beamte																				
a) bei der OPD, Versorgungsanstalt	1 400	100,0	—	81,4	18,4	—	0,2	—	3,8	96,2	94,8	5,2	—	—	—	87,1	12,7	—	0,2	—
b) im Fernsprechbetriebsdienst	27 500	66,0	34,0	4,1	22,8	62,3	9,7	1,1	41,6	58,4	60,4	22,8	15,5	1,2	0,1	8,5	59,8	28,5	2,9	0,3
c) im Postscheckdienst bei den PSchA	6 400	100,0	—	91,2	8,8	—	—	—	3,9	96,1	96,1	3,9	—	—	—	96,1	3,9	—	—	—
d) in andern Dienstzweigen	8 200	70,8	29,2	29,5	16,0	45,3	8,2	1,0	24,8	75,2	64,2	14,2	18,9	2,5	0,2	38,7	30,5	26,8	3,8	0,2
II. Weibliche Beamte zusammen	43 500	73,1	26,9	24,3	19,3	47,9	7,6	0,9	38,8	61,2	67,5	17,8	13,1	1,5	0,1	29,6	44,3	23,4	2,5	0,2
III. Vergütungs- und Lohnempfänger auf ständigen Dienstposten und als Dauervertreter (ohne Telegraphenarbeiter u. dgl.)																				
1. männliche im Beamtendienst	12 500	59,6	40,4	14,1	14,5	36,8	25,9	8,7	20,2	79,8	47,0	18,7	22,6	8,5	3,2	17,8	23,6	32,9	19,7	6,0
» » Arbeiterdienst	4 700	82,7	17,3	52,2	12,1	16,9	15,9	2,9	26,5	73,5	80,7	8,7	6,3	3,5	0,8	55,9	19,7	12,7	9,6	2,1
2 weibliche im Beamtendienst	5 800	67,3	32,7	16,4	12,4	56,2	13,2	1,8	38,0	62,0	62,1	16,8	18,7	2,2	0,2	20,8	49,5	25,4	4,1	0,2
» » Arbeiterdienst	1 700	84,5	15,5	49,9	17,1	23,6	5,7	3,7	17,9	82,1	86,0	6,5	6,1	1,0	0,4	62,0	15,2	19,2	2,7	0,9
III. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	36,7	19,6	5,7	25,8	74,2	59,6	15,6	17,5	5,5	1,8	28,7	28,4	26,7	12,9	3,3
[illegible] (I bis III)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Schriftwerke.

ie Bildtelegraphie von Dipl.-Ing. Gerhard Fuchs, Patentanwalt in Berlin. Zweite erweiterte Auflage. Mit 37 Abbildungen und 2 Tafeln. 141 Seiten. Preis ungebunden 6 *RM*, in Leinwand gebunden 7,50 *RM*. Berlin 1928. Verlag von Georg Siemens, Berlin W 57, Kurfürstenstr. 8.

ie Tageszeitungen und Fachblätter berichteten kürzlich, seit Anfang dieses Jahres in London Fernseh-Spiele, Theaterszenen für Auge und Ohr, veranstaltet würden daß sie jedem Teilnehmer, der sich mit der nötigen rüstung versehe, durch den Rundfunk zugänglich wären. liche Nachrichten kamen aus Amerika, Dänemark, nkreich. Auch in Deutschland ist man zu solchen Darungen übergegangen. Bei allen Vorführungen aber elt es sich vorerst um bemerkenswerte Anfänge eines rundfunks, die, so unvollkommen sie jetzt noch sein en, eine erste Etappe auf dem Wege einer vielleicht eißungsvollen Entwicklung bilden.

s ist erklärlich, daß zahlreiche Forscher um die Verlichung des Problems des elektrischen Fernsehens, um Durchbildung der gleichzeitigen elektrischen Bild- und übertragung bemüht sind und daß Fach- und Laiene diesen als Gegenwartsfrage anzusprechenden Aufn ein brennendes Interesse entgegenbringen. Dem rlichen Wunsche, sich über die Fortschritte der Versuche über die Einrichtungen dafür zu unterrichten, kommt n Veröffentlichungen der Fachblätter eine nicht gerade e Literatur entgegen. So ist es zu begrüßen, daß das egende Buch über die Bildtelegraphie die zugrundenden Kernfragen einer sachgemäßen Behandlung zieht, indem es die vielseitigen Verfahren zur telehischen Übermittlung formgetreuer Nachbildungen Handschrift oder eines Bildes von den ersten Vern und Ausführungen der sogen. Kopiertelegraphen an iegend auf historischer Grundlage darstellt.

as 1. Kapitel behandelt die Methode der lichtempfindn Zellen, die sich der Abtastung des Bildes in seinen gkeitsgraden mit einem Lichtstrahl und zur Überlung danach variierter Stromintensitäten bedient. eschreibt die dazu nötigen Selenzellen in ihren verenen Ausführungsformen, die Trägheitskompennen, die Elster-Geitelsche Alkalizelle, die mannigfalti Empfangsapparte, die Synchronismus- und Verungsanordnungen und schließlich die hauptsächlich mit Chromgelatineschicht arbeitende Reliefmethode.

as 2. Kapitel befaßt sich mit der telautographischen, den Kopiertelegraphen ausgehenden Methode mit elekemischem oder photographischem Empfang.

as 3. Kapitel mit der drahtlosen Bildtelegraphie sowie en indirekten Methoden zur Übertragung von Handten, Zeichnungen u. dgl. durch Buchstabentelegramme Lochstreifen.

as 4. Kapitel umfaßt die Verwendungsmöglichkeiten die Bildtelegraphie, deren Bedeutung in der autohischen Übermittlung liege und die sich namentlich in ern mit komplizierten Schriftzeichen, wie China und n, zweckdienlich erweist, ferner die Übertragung von nungen, Karten, Bildern für militärische, meteorohe und Illustrationszwecke, von Handschriftproben, estandsaufnahmen und Fingerabdrücken für polizei- Zwecke, von Röntgenbildern, von Kurven der Herzusw. für die Konsultation ärztlicher Spezialisten an n Orten. Zu den Auseinandersetzungen über die Beglaubigung von Unterschriften in Telegrammen und ihre Mittelegraphierung ist auf die Telegraphenordnung zu verweisen, wonach dies schon zulässig ist.

Das vorletzte Kapitel bildet eine kritische Studie der zahlreichen Vorschläge und Versuche für das elektrische Fernsehen, wobei sich die Hindernisse gruppieren um den Zerlegungsmechanismus bei der Abtastung der Bildelemente im Geber, um die Übermittlung einer Vielheit von Einzelströmen auf zahlreichen Einzelleitungen oder drahtlos von verschiedenen Wellenlängen und um die Wiederzusammensetzung am Empfangsort. Hinzu kommt die Kostspieligkeit.

Das Schlußkapitel beschreibt die jüngste Entwicklung der Bildtelegraphie in den letzten drei Jahren, die Leistungen der wichtigsten Erfinderarbeit mit ihren Erfolgen in der Geschwindigkeit und Verbesserung der Übertragung und in der Synchronisierung. Das Gedeihen des Bildrundfunks ist überwiegend mit der Herstellung billiger und doch brauchbarer Empfänger verknüpft. Es werden die in den einzelnen Ländern an den Empfängern vorgenommenen Verbesserungen, dann die Sendeeinrichtungen besonders einfacher Art für Spezialzwecke (für militärische Croquis von Beobachtungsflugzeugen aus usw.), die Verbesserungen der American Telephone and Telegraph Company, der Telefunken-Carolus-Siemens-Methode und der Lorenz-Korn-Methode, das in Frankreich benutzte Belinsche Verfahren sowie die Ausgestaltung der Lacourschen Synchronisierung im Wege der Frequenzübertragung oder der lokalen Abstimmung aufgezählt. Als Abschluß dieser Arbeitsweisen wird noch Prof. Korn's Vorschlag einer universellen Synchronisierung erwähnt, wonach alle Bildtelegraphen und überhaupt Apparate, die einer Synchronisierung bedürfen, wie Typendrucktelegraphen, gewisse Filmapparate, Uhren usw. in der Weise gleichgestimmt werden sollen, daß ein großer drahtloser Sender zu bestimmter Tageszeit auf einer festgesetzten Welle eine Frequenz ausstrahlt, die von Relaisstationen in allen Ländern aufgenommen und unter Konstanterhaltung für mindestens 24 Stunden den einzelnen Betriebsstellen zugeführt werden soll. Verfasser weist darauf hin, wie die Apparate, selbst wenn nur kleinere Bezirke in Betracht kämen, an Einfachheit gewinnen und zum Vorteil des Bildrundfunks billiger werden würden.

Das gut geschriebene, inhaltreiche und die Stufenfolge im Werden berücksichtigende Buch kann als Einführung in das Gebiet der Bildtelegraphie nur empfohlen werden.

Die Bildtelegraphie von Paul Werk. Mit 30 Abbildungen und 3 Tafeln. 85 Seiten. Heft 95 der Sammlung Vieweg. Tagesfragen aus den Gebieten der Naturwissenschaften und der Technik. Ladenpreis geh. 5,80 *RM*. 1929. Druck und Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn Akt.-Ges., Braunschweig.

Die Sammlung Vieweg hat sich die Aufgabe gestellt, Wissens- und Forschungsgebiete, Theorien, chemisch-technische Verfahren usw., die im Stadium der Entwicklung stehen, durch zusammenfassende Behandlung unter Beifügung der wichtigsten Literaturangaben weiteren Kreisen bekanntzumachen und ihren augenblicklichen Entwicklungsstand zu beleuchten. Sie will dadurch die Orientierung erleichtern und die Richtung zu zeigen suchen, welche die weitere Forschung einzuschlagen hat. Dieser Zielsetzung entsprechend legt der Verfasser im vorliegenden Buche weniger Wert darauf, die historische Entwicklung der bild-

telegraphischen Methoden als vielmehr nur das zu bringen, was wirklich praktische Verwendung findet oder der praktischen Verwendung fähig ist. Sehr zum Vorteil des Gegenstandes und des Buches, das in seiner bündigen, den leitenden Gedanken nie außer acht lassenden Darstellung das Interesse des Lesers fesselt und wachhält. Immer begegnet er einer in sachkundigem Urteil und gründlichster Stoffbeherrschung fußenden Kritik, die ja schon im Beiseitelassen so mancher gerade auf diesem Tätigkeitsfelde mit dem Spielraum reger Phantasien gemachten Vorschläge liegt. So erfährt der Leser das wirklich Wertvolle und Bestand Versprechende aus der geistigen Arbeit der zahlreichen Forscher, Erfinder und Praktiker dieses Schwachstromgebiets.

Der 1. Abschnitt behandelt, ausgehend von den Grundlagen für die elektrische Reproduktion eines Bildes zunächst in Form einer Schwarz-Weiß-Zeichnung, die elektromechanischen und die elektrochemischen Empfänger unter Kennzeichnung ihres beschränkten Anwendungsgebiets, soweit sie oder Teile von ihnen noch Gegenwartswert haben, mit der Rasterung als nicht ganz zureichendem Hilfsmittel für die Erzeugung getönter Bilder.

Im 2. Abschnitt folgen die photographischen Empfänger, deren Vorteil vor jenen in der kürzeren Transmissionszeit und der Wiedergabe getönter Bilder liegt, ihre galvanometrischen Hilfsmittel (Oszillograph, Saitengalvanometer) und die trägheitslosen, auf der elektromagnetischen Drehung der Polarisationsebene eines polarisierten Lichtstrahls beruhenden, das Nicolsche Prisma und die Kerrzelle sowie die moderne Verstärkertechnik benutzenden Konstruktionen.

In den folgenden drei Abschnitten reihen sich, in gleich gründlicher Weise behandelt, der telautographische Sender und der Reliefsender, die Photozellensender und die verschiedenen Methoden der Synchronisierung von Sender und Empfänger an.

Der 6. Abschnitt weist einleitend auf den Unterschied in der Übertragung von Sprache und Musik, wobei die möglichste Konstanterhaltung der Frequenzen für die Wiedergabe von Tönen und Klangfarben wichtig ist, gegenüber der Bildtelegraphie hin, wo es auf hohe Präzision in der Wiedergabe der Amplituden, auf die Fernhaltung von Schwankungen in der Intensität ankommt, und behandelt die Verstärker- und besonderen Einrichtungen zur Übertragung der Bild- und Frequenzzeichen durch Leitung und auf drahtlosem Wege.

Im 7. Abschnitt wird die Bildbeförderung durch Buchstabentelegramme und telegraphische Lochstreifen, im 8. Abschnitt das Problem des elektrischen Fernsehens besprochen, dessen Lösung eine erhebliche Beschleunigung der bildtelegraphischen Verfahren erfordert, muß man doch dafür mit mindestens 80- bis 100 000 in der Sekunde zu übertragenden Zeichen rechnen. Da solche Telegraphiergeschwindigkeiten auf einer Leitung oder drahtlos auf einer Trägerwelle noch nicht möglich sind, kommen nur Laboratoriumsversuche für Übertragungen entweder mit einer kleinen Zahl von Bildelementen, worunter die Ähnlichkeit der Wiedergabe leidet, oder mit einer größeren Zahl Leitungen in Betracht, wobei gute Leistungen, freilich unter Aufwendung reichlicher Mittel, erzielbar wären. Die zu den Versuchen nötigen Demonstrationsapparate und Verfahren verschiedener Forscher werden ausführlich beschrieben und die geringen Aussichten für eine Verwirklichung in naher Zukunft beleuchtet.

Der letzte Abschnitt ist dem Bildrundfunk, für den eine große Entwicklung auch nur mit wesentlich erhöhten Telegraphiergeschwindigkeiten zu erwarten wäre, und den v[...] schiedenen Anwendungsgebieten der Bildtelegraphie (ne[...] dem allgemeinen telegraphischen Nachrichtendienst für [...] journalistischen und polizeilichen Bildfunk — Steckbri[...] Fingerabdrücke —, für militärische Zwecke, für Wet[...] karten, ärztliche Fernkonsultationen, schließlich auch [...] Lochkarten für die Jacquard-Weberei) gewidmet.

Das Buch verschafft mit seiner unvoreingenommen[...] klaren Beurteilung und der gediegenen Zusammenfass[...] des Gewordenen und des Werdenden dem Leser einen t[...] lichen Überblick über den heutigen Stand und die A[...] sichten dieses neuesten Zweiges der Schwachstromtech[...] Seine Ausstattung, Druck, Papier sind tadellos.

Ausbildungswesen der Allgemeinen Elekt[...] täts-Gesellschaft (AEG) in Berlin. Druckschr[...] 70 Seiten mit 103 Bildern im Text. 1929.

Der Zweck der uns vorliegenden Druckschrift über das A[...] bildungswesen soll sein, die an der Aus- und Fortbild[...] des gewerblichen und kaufmännischen Personals interes[...] ten Kreise über die entsprechenden Einrichtungen der A[...] zu unterrichten und dadurch zu allgemeinem Erfahru[...] austausch anzuregen. Im Vorwort zu der Schrift [...] ausgeführt, daß hochwertige Erzeugnisse nur leistungsfä[...] Arbeiter und Angestellte zu schaffen vermögen und [...] ihre Heran- und Fortbildung mithin als eine der w[...] tigsten Aufgaben der Betriebe angesehen werden m[...] Die Ausbildung der Facharbeiterlehrlinge geschieht [...] der AEG wie bei anderen großen Unternehmen in be[...] ders eingerichteten Lehrwerkstätten für Maschinenschl[...] usw. Es werden unter Anleitung von Meistern und [...] arbeitern nicht nur Lehrlingsarbeiten, sondern zum gr[...] Teil auch produktive Arbeiten für die Fabriken der A[...] ausgeführt. Die praktische Ausbildung wird in e[...] Werkschule durch Unterricht ergänzt, der sich auf Ber[...] kunde, Rechnen, Zeichnen usw. erstreckt.

In den Lehr- und Betriebswerkstätten geht auch [...] Ausbildung von technischen Praktikanten vor sich, also [...] jungen Leuten mit dem Reifezeugnis einer höheren L[...] anstalt oder mit Obersekunda-Reife, die eine technische H[...] oder Mittelschule besuchen wollen. Studierende techni[...] Hoch- oder Mittelschulen, die in den Sommerferien [...] weitergehende technische Ausbildung suchen, werden [...] Ferienpraktikanten eingestellt und in den Betriebsw[...] stätten, Laboratorien usw. weitergebildet.

Das kaufmännische Personal wird ebenso sorgf[...] ausgebildet wie das technische. Die praktische Ausbil[...] dauert drei Jahre und wird in den kaufmännischen B[...] der Fabriken und in den Vertriebsabteilungen nach ei[...] Plan vermittelt, in dem die Ausbildungsstellen und [...] bildungszeiten festgelegt sind. Außerdem ist kaufmänni[...] und kaufmännisch-technischer Unterricht sowie Unter[...] in Stenographie und fremden Sprachen vorgesehen. [...] gangsschülern einer höheren Lehranstalt, die Kaufl[...] werden und eine Handelshochschule besuchen wollen, [...] Gelegenheit gegeben, sich als kaufmännische Hochschul-P[...] tikanten die für das Studium und ihre spätere [...] männische Tätigkeit nötigen Kenntnisse in der Wirtsch[...] praxis anzueignen. Auch Studierende der Handels[...] schule werden als kaufmännische Ferienpraktikanten [...] rend der Sommermonate zur weiteren praktischen [...] bildung eingestellt. Laufende Fortbildungskurse di[...] zur Erweiterung der Kenntnisse und Fertigkeiten der [...] gestellten und Arbeiter.

die Zahl der Facharbeiter- und Kaufmannslehrlinge auf sich im Jahre 1928 auf 1015, der technischen und kaufmännischen Hoch- und Mittelschul-Praktikanten auf ..., der technischen und kaufmännischen Ferienpraktikanten auf 190. Fortgebildet wurden 80 ungelernte Arbeiter zu Fräsern usw. und 70 Facharbeiter zu Vorarbeitern und Meistern. Für den Unterricht und die Kurse stehen 11 hauptamtliche und 30 nebenamtliche Lehrkräfte und Fachleute der AEG zur Verfügung. Vorhanden sind in den Lehrwerkstätten 619 Schraubstöcke und 338 Werkzeugmaschinen. Das Ausbildungspersonal wird von 15 Meistern und 32 Vorarbeitern gebildet.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus dem Postrecht.

...eutung des § 47 des Postgesetzes vom 28. Oktober ...1 (RGBl S. 347). Sind Zustellvermerke öffentliche Urkunden?

...rteil des Landgerichts Breslau vom 15. Dezember 1928. 3 S 278. 28.

Aus dem Tatbestand:

...er Kläger, der ein Ladengeschäft betreibt, hatte bei ...r Zigarettenfabrik Waren bestellt, die ihm in drei ...pakelen zugesandt wurden. Der Kläger behauptet, von ...n drei Paketen seien ihm nur zwei Pakete zugestellt ...den. Ein Paket im Gewicht von 7 kg habe gefehlt, ... sich erst später herausgestellt habe. Der Kläger hat ... den Schadensersatzanspruch der Absenderin gegen die ...agte Deutsche Reichspost abtreten lassen. Die Be...te, die Abweisung der Klage beantragt hat, legte die zu ... Paketen gehörigen Paketkarten vor, die sämtlich auf ... Rückseite an der für den Auslieferungsvermerk be...mten Stelle von der Hand des Postschaffners G. den ...merk tragen: »Ehefrau G. 30./11«. Über die Vor...ge bei der Paketzustellung sind Zeugen vernommen ...den.

...as Amtsgericht hat die beklagte Deutsche Reichspost ... Klageantrage gemäß verurteilt. Die Urteilsgründe ...en aus, die Beklagte habe den ihr obliegenden Nach... der Auslieferung des betreffenden Pakets nicht er...ht, da die Aussage des Postschaffners G. nicht be...mt genug sei und auch im Gegensatz zu der ebenso ...bwürdigen Aussage der Ehefrau des Klägers stehe. ... die Beweisregel des § 47 des Postgesetzes könne sich ... Beklagte im ordentlichen Zivilprozeßverfahren nicht ...fen.

...egen dieses Urteil hat die Beklagte Berufung ein...gt.

Entscheidungsgründe.

»Die Berufung ist zulässig, rechtzeitig und begründet. ...s ist davon auszugehen, daß die Beklagte (DRP) ...e ordnungsmäßige Zustellung des unstreitig bei ...r aufgelieferten Pakets zu beweisen hat. Dem ersten ...ichter ist darin zuzustimmen, daß die Beklagte ...iesen Beweis nicht durch bloße Berufung darauf füh...en kann, daß der Postschaffner G. die Zustellung des ...akets in den Postakten auf seinen Diensteid angezeigt ...at. Denn § 47 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 ...at nicht die Bedeutung einer Ergänzung der Zivil...rozeßordnung in der Richtung, daß außer den dort in ...§ 371 ff. erschöpfend aufgezählten Beweismitteln auch ...och das Beweismittel der diensteidlichen Anzeige zu...ässig sein soll. § 47 PG bedeutet lediglich eine Beweis...egel für den Fall, daß die diensteidliche Äußerung ...n sich zulässiges Beweismittel ist, wie z. B. dann, wenn ...oße Glaubhaftmachung genügt (vgl. Stenglein, ...omm. z. d. strafrechtl. Nebenges. 5. Aufl. S. 325).

Hingegen scheinen das angefochtene Urteil und übri...ens auch die Beklagte selbst zu verkennen, daß der von ...r Hand des Postschaffners G. herrührende, auf der Rückseite der von der Beklagten zu den Akten überreichten Paketkarte befindliche Zustellungsvermerk: »Ehefrau G. 30/11.« eine öffentliche Urkunde im Sinne des § 415 ZPO ist (vgl. Sydow-Busch 17. Aufl. Anm. 4 zu § 415) und gemäß § 418 ZPO vollen Beweis der damit beurkundeten Zustellung erbringt.

Allerdings steht dem Kläger der Gegenbeweis offen, daß das Paket nicht zugestellt worden ist (§ 418 Abs. 2 ZPO). Diesen Beweis hat er jedoch nicht geführt. Insofern ist dem Vorderrichter wieder zuzustimmen, als das Ergebnis des Zeugenbeweises weder im Sinne des Klägers noch im Sinne der Beklagten ausreichend ist. Selbst wenn man die Aussage der Ehefrau des Klägers für glaubwürdig hält, und selbst wenn man sämtliche zugunsten des Klägers sprechenden Umstände berücksichtigt — insbesondere den Umstand, daß es mehrere Kaufleute mit seinem Namen im Orte gibt, weshalb bei der häufig ungenauen Bezeichnung der Paketanschriften leicht Fehlzustellungen vorkommen können und auch tatsächlich schon vorgekommen sind — kann es nicht als unmöglich angesehen werden, daß das vom Kläger vermißte Paket in seinem Laden abhanden gekommen ist.

Diese tatsächliche Ungeklärtheit der Sache geht aber nicht, wie das angefochtene Urteil annimmt, zu Lasten der Beklagten, sondern zu Lasten des Klägers, nachdem die Beklagte den Urkundenbeweis erbracht hat. Aus diesen Gründen ist das angefochtene Urteil abzuändern und der Kläger mit seiner Klage abzuweisen[1].«

[1] Dem Urteil ist darin beizutreten, daß die nach § 47 PG abgegebenen Erklärungen des Zustellbeamten, wenn sie auch die im § 47 umschriebene vorzugsweise Beweiskraft haben, kein Beweismittel des Zivilprozeßverfahrens sind; denn die ordentlichen Beweismittel sind in §§ 371 ff. ZPO erschöpfend aufgezählt: Augenschein, Zeugenbeweis, Beweis durch Sachverständige, Beweis durch Urkunden, Beweis durch Eid. § 47 PG ist überhaupt nicht prozeßrechtlicher Natur und daher auch nicht etwa durch § 13 Abs. 1 EGZPO (»Die prozeßrechtlichen Vorschriften der Reichsgesetze werden durch die Zivilprozeßordnung nicht berührt«) aufrechterhalten. Die »Anzeigen« des § 47 PG sind daher, wenn sie als Beweismittel im bürgerlichen Rechtsstreit verwendet werden, nur als Urkunden zu bewerten.

Die Urkunden als Beweismittel zerfallen in öffentliche Urkunden und Privaturkunden. Privaturkunden sind alle Urkunden, die nicht öffentliche Urkunden nach § 415 ZPO sind. § 415 ZPO rechnet zu den öffentlichen Urkunden »die Urkunden, die von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises in der vorgeschriebenen Form aufgenommen sind«. Gleichviel ob sie über eine vor der Behörde oder Urkundsperson abgegebenen Erklärung errichtet sind (§ 415 ZPO) oder ob sie eine behördliche Willenserklärung im Sinne des § 417 ZPO enthalten

oder einen anderen als den in §§ 415, 417 bezeichneten Inhalt haben (§ 418 ZPO), begründen sie vollen Beweis des beurkundeten Vorgangs oder des Inhalts der Willenserklärung oder der in ihnen bezeugten Tatsachen. Gegen diese urkundliche Beweiskraft ist der Gegenbeweis nur in beschränktem Umfange zulässig.

Das Landgericht erblickt in dem Zustellvermerk eine öffentliche Urkunde im Sinne des § 418 ZPO. Wenn die Urkunde in der Tat eine öffentliche Urkunde wäre, was unten näher untersucht werden soll, so würde sie unter § 418 fallen, da in ihr eine Tatsache, nämlich die Zustellung, bezeugt wird. Es fragt sich aber, ob der Zustellvermerk auf der Paketkarte überhaupt eine öffentliche Urkunde oder nicht vielmehr eine Privaturkunde ist, die nur in dem durch § 416 ZPO begrenzten, hier aus formellen und materiellen Gründen nicht in Betracht kommenden Umfange Beweiskraft hätte. Die Urkunde würde dann als Beweismittel gänzlich ausscheiden, und der Beweis würde von der an sich beweispflichtigen Post nur auf andere Weise, also im vorliegenden Falle durch Zeugen erbracht werden können, ohne daß die Beweiskraft der Urkunde zu einer Umkehrung der Beweislast führen könnte.

Zum Begriff der öffentlichen Urkunde — die Auslegung kann für das Zivilrecht keine andere sein als für das Strafrecht — gehört, daß die Urkunde für den Verkehr nach außen bestimmt ist. Schriftstücke, die n u r dem inneren Dienst der Behörde, insbesondere der Überwachung der Geschäftsführung und des Dienstbetriebes, dienen, sind keine öffentlichen Urkunden (RGSt Bd. 52 S. 268, 269). »Die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde kommt nur solchen Vermerken zu, die dazu bestimmt sind, unter öffentlichem Glauben ein für und gegen jeden Dritten voll beweisendes Schriftstück herzustellen. Soll dagegen die amtliche Feststellung einer Tatsache nach der maßgebenden Vorschrift nicht diesem Zweck dienen, sondern lediglich für den inneren Dienstverkehr, zur Herstellung der Übersicht in der Geschäftsführung, zur Überwachung der Beamten oder zur gegenseitigen Kontrolle amtlicher Stellen bei geschäftlichem Verkehr bestimmt sein, so stellt der Beamte durch sie, auch wenn sie im übrigen allen äußeren Erfordernissen einer öffentlichen Urkunde entspricht, doch keine solche öffentliche Urkunde dar, weil es an dem staatlichen Willen gebricht, dieser Feststellung öffentlichen Glauben beizumessen« (RG vom 19. März 1928, Archiv 1928 S. 220). Mit Recht legt auch das Reichsgericht darauf Wert, daß es n u r a n d e r H a n d d e r j e w e i l s g e l t e n d e n V o r s c h r i f t zu entscheiden ist, welche Bestimmung der schriftliche Vermerk im einzelnen Falle hat. Deshalb sind die Gesprächsblätter des Fernsprechverkehrs, weil ihre Zweckbestimmung sich nicht im inneren Dienst der Post erschöpft, sondern auch nach außen gegenüber den Fernsprechteilnehmern von Bedeutung ist, als öffentliche Urkunden angesehen w (RG a. a. O. Archiv S. 220). Für Zustellvermerke Paketkarten hat aber das Reichsgericht im Urteil 2. April 1919 (RGSt Bd. 53 S. 224) die Eigenschaf öffentlicher Urkunden ausdrücklich verneint. Maßg war für das Reichsgericht die Erwägung, daß die Ausf. zu § 39 V und X und zu § 43 I der früheren, für de Entscheidung stehenden Fall noch maßgeblichen Po nung vom 20. März 1900 (Amtsblatt S. 143) — Ausf.Best. zu § 38 XI und § 42 I der jetzt gültigen ordnung vom 22. Dezember 1921 (RGBl S. 1609) – kennen lassen, daß die Zustellvermerke l e d i g l i c Zweck haben, »für den inneren Verkehr zwischen Post und Dienstbehörde einen Ausweis zu schaffen.« Der Absatz der Ausf.Best. zu § 38 XI lautet: »Die Vor und das Aufsichtspersonal der PA, ferner die Bea des Bezirksdienstes haben die ordnungsmäßige W nehmung des Zustelldienstes nachhaltig zu überwachen die Zusteller zur gewissenhaften und zutreffenden Aus gung der Zustellvermerke bei jeder Gelegenheit unter weis auf die Bestimmungen der Kleinen Dienstanwe für den Postbetriebsdienst anzuhalten.« Dienen d die Zustellvermerke lediglich dem inneren Dienst können sie als öffentliche Urkunden nicht angesehen den; damit entfallen die vom Landgericht an diese E schaft geknüpften Schlußfolgerungen über die Bewei Die Bezugnahme des Landgerichts auf Sydow-Busch Anm. 4 zu § 415 geht fehl. Wenn dort unter Hi auf RGSt Bd. 24 S. 130 und Bd. 42 S. 226 von » vermerken auf Anweisungen« gesprochen wird, so läs erste der angezogenen Entscheidungen klar erkennen, d sich dort um wesentliche, postamtliche Vermerke au Vorderseite der Postanweisung handelt, über deren als öffentlicher Urkunden kein Zweifel bestehen kann. zweite Entscheidung betrifft den Absendervermerk au Abschnitt der Paketkarte, der vom Reichsgericht im hältnis zum Empfänger mit Recht als beweiserhe Privaturkunde angesehen wird. Beide Urteile sind für die vorliegende Frage ohne Bedeutung.

An diesem Ergebnis kann auch § 47 PG nichts än Zwar scheinen Stein-Jonas ZPO 13. Aufl. zu § 415 und zu § 418 I der Meinung zu sein, daß Bericht Postboten nach § 47 PG schlechthin zu den öffent Urkunden gehören. Aus § 47 ist aber für die k u n d e n eigenschaft der »Anzeigen« nichts zu entne Die Schriftform ist für die »Anzeigen« überhaupt vorgesehen, sie können auch mündlich erstattet werden. übrigen lassen die Vorarbeiten zu dem Postgesetz der Reichstagskommision Sten.-Ber. Session 1867 S. 173) erkennen, daß die Bedeutung der Bestimmun § 47 lediglich in der Beweiskraft der A u s s a g e des stellers über den Zustellungsvorgang liegt.

Ministerialrat Dr. S c h n e i d e

Reichsdruckerei, Berlin.
696. 29. III.

rchiv für Post und Telegraphie

erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.

Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

r. 4 Berlin, April 1929

Der Hamburger Hafen.

Seine geschichtliche Entwicklung und heutige Gestalt.

Von Postrat Teubner, Hamburg.

I.

ie geschichtliche Entwicklung des Hamburger Hafens.

. Die Geschichte des Hafens von den nfängen bis zum Ende des 17. Jahrhunderts.

ie erste Ansiedlung, aus der sich Hamburg (Hamma- g) entwickelt hat, lag ziemlich weit von der Elbe ent- t auf einem Höhenzuge am Alsterfluß. Dieser Fluß früher viel wasserreicher als jetzt und strömte in reichen Windungen — sich teilend und Inseln bil- — zum Elbstrome. Von Osten her kam die Bille. er ihrer Arme mündete bei der auf einer großen Alster- l später angelegten »Neuen Burg«. Die Elbe war nicht eingedeicht und überflutete bei Hochwasser fast in dieser Gegend liegenden Elb- und Alsterinseln. l der Große eroberte nach schweren Kämpfen Nieder- sen nebst den Elbländern; er ließ um das Jahr 803 der Stätte der alten zerstörten Hammaburg eine neue ingfeste und eine christliche Kirche erbauen (Abb. 1). nächsten drei Jahrhunderte brachten schlimme Kriegs- . Im Jahre 1124 errichteten die Grafen von Schauen- , Stormarn und Holstein als damalige Landesherren der Stadt einen Damm, der jene Wasserläufe in zwei ppen trennte; eine Gruppe blieb mit der Elbe im ammenhang, während die andere den Gezeiten (Ebbe Flut) entzogen wurde. Graf Adolf III. von Schauen- vollzog im Jahre 1189 eine für Hamburgs Auf- en höchst wichtige Regierungshandlung, indem er er- te, einen Hafen oberhalb der Alstermündung an r Stelle anzulegen, wo die Flutströmung der Elbe den iffen eine bequeme Anfahrt gestattete. Von den mit Schiffen ankommenden und abgehenden Kaufmanns- rn sollte zugunsten des Grafenhauses Zoll erhoben den. Die für Handelszwecke überaus günstige Lage Ortes und die ihm gräflicherseits verliehenen Privi- n zogen viele Ansiedler dorthin; unter ihnen zeichnete Wirad von Boizenburg aus. Ihm und seinen Ge- n überließ Adolf III. in der zu gründenden Neustadt mburgs — dem späteren Nikolai-Kirchspiel — das Gebiet zur Mitte des Alsterflusses zur Anlegung eines Hafens zu Bauplätzen, die vom Erbzinse befreit waren. Der Graf ordnete an, daß in der Neustadt das Lübecker Recht gelten solle; er verlieh ihren Bürgern, die nach auswärts Handel trieben, die Zollfreiheit in Stormarn und Holstein und dem ganzen Schauenburger Gebiet, das gewöhnliche Marktrecht und das Recht auf Abhaltung von zwei Jahrmärkten.

Die Neustadt, unter gräflicher Hoheit stehend, lag für den Elbverkehr günstiger als die zum erzbischöflichen Sprengel gehörige, alsteraufwärts befindliche Altstadt; jene bevölkerte sich schnell. Die in der Neustadt wohnenden Kaufleute und Schiffer errichteten dem Schutzpatron der Schiffer, dem heiligen Nicolaus, eine Kapelle[1]). Bald entwickelte sich ein reger Schiffsverkehr. So entstand der erste Hafen in Hamburg an einem früheren Bille- oder Alsterarme, aus dem das heute noch vorhandene, südöstlich der Nicolaikirche gelegene Nicolaiflet sich entwickelt hat. Dieser Wasserlauf mündet in die Norderelbe und eignete sich wegen seiner für die damals noch kleinen Seeschiffe völlig ausreichenden Tiefe vortrefflich als Ankerplatz; seine breiteste Stelle war mit der Durchschnittsbreite des späteren Binnenhafens vergleichbar. Am Nordende des Nicolaiflets, also auf der Grenze zwischen der Altstadt und der Neustadt, wurde im Jahre 1266 das gemeinsame Rathaus beider Gemeinden erbaut. Infolge des schnellen Wachstums der Stadt und ihres Handels genügte jedoch das Nicolaiflet seit dem 15. Jahrhundert für den Schiffsverkehr nicht mehr. Daher wurde die Elbbucht, in die dieses Flet mündet, ebenfalls als Landungsplatz für die Schiffe in Gebrauch genommen; es erhielt später den Namen »Binnenhafen«. Aber auch diese Erweiterung erwies sich nach einiger Zeit als zu klein, so daß man nun auch das vorgelagerte Flußbecken den Schiffen als Ankerstätte freigab; dieses nannte man seitdem »Niederhafen« oder »Niederbaum«.

Um die Stadt vor Kriegsgefahr und den Hafen vor einer feindlichen Überrumplung zu schützen, begann man im Jahre 1532 mit größeren Befestigungsarbeiten. Der Wall und Graben vom Schaartor bis zum Niederbaum wurden zum Schutze der im Niederhafen liegenden Schiffe

[1]) J. G. Gallois. Geschichte der Stadt Hamburg. S. 24/25. Hamburg 1867.

errichtet und der Strand des Schiffsbauerbrooks mit starken Bollwerken, Wall und Graben befestigt. Im Jahre 1540 wurde vor dem Schaartor längs der Elbe eine Streichwehr nebst Mauer erbaut, und zwar vom Stadtwall bis an den Niederbaum. Vom Niederbaum bis zu den »Vorsetzen« wurde im Jahre 1570 das Hafenufer durch eine aus gehauenen Steinen hergestellte Mauer be-

Abb. 1.



Grundriß vom alten Hamburg zur Zeit Carls des Großen im Jahre 803[2]).

Erklärung der Zahlen:

1 Umfang der Stadt im Jahre 803.
2 Der Elbstrom.
3 Die Hochburg an der Alster und Wiedenburg an der Elbe.
4 Die neue Burg.
5 Das Domstift.
6 Opferplatz der alten heidnischen Bewohner.
7 Die Alster.
8 Die Elbinseln.
9 Der Kahlenberg.
10 Das Eichholz.
11 Die Hamme.

festigt. Die »Vorsetzen« stellten einen gegen die Fluten der Elbe schützenden künstlichen Damm dar, der mit starken eingemauerten Eichenpfählen und dicken eichenen Brettern und Bohlen gesichert war[3]). Die übrigen den Binnenhafen begrenzenden Straßen wurden in ähnlicher Weise gegen die Fluten geschützt[4]). Diese Hafenmauern bildeten die Vorläufer der späteren Kaimauern.

Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts nahm mit der Bevölkerung auch die Bedeutung Hamburgs auf dem Ge-

[2]) Aus den »Hamburger Nachrichten«, Offsetdruckbeilage 42 vom 16. Oktober 1926, mit Genehmigung des Verlags Hermann's Erben, Hamburg, abgedruckt.

[3]) J. G. Gallois. S. 178/179.

[4]) C. F. von Birkenfeld. Allgemeine Chronik von Hamburg. 2. Teil. S. 314. Hamburg 1849.

biete des Handels beträchtlich zu. Die Einwanderung vor Alba flüchtenden niederländischen Reformierten, englischen Kaufleute und der aus ihrer Heimat vertriebe portugiesischen Juden brachte eine Menge erfahrener tatkräftiger Handels- und Gewerbetreibenden nach Stadt. Am Ende des Dreißigjährigen Krieges ko Hamburg, dessen gewaltige Festungswerke jeden Feind geschreckt hatten, als die volkreichste deutsche Stadt ge Bemerkenswert ist die Zahl der Schiffe, die damals Hamburger Hafen verkehrt haben. Im Jahre 1615, drei Jahre vor dem Großen Kriege, gingen aus Haml seewärts 1 915 Schiffe ab, während 1 485 Schiffe vor See ankamen. Dagegen betrugen die entsprechenden Za im Jahre

1620	1 556 abgehend,	1 115 ankommend,	
1625	1 800 »	1 356 »	,
1629	2 610 »	1 971 »	,
1633	? »	1 682 »	,
1647	1 743 »	? »	.

Den bedeutendsten Schiffsverkehr unterhielt Hamburg den Niederlanden, das damals der Hauptstapelplatz

indien- und des Levantehandels war, gleichzeitig aber eine blühende Landwirtschaft und wichtige Industrien zuweisen hatte. Auch die Handelsbeziehungen nach ßbritannien, den nordischen Königreichen und den en Ostseeländern waren sehr lebhaft. Sehr rege wurde Handel mit Spanien und Portugal seit dem 16. und entlich im 17. Jahrhundert; mit allen wichtigen Plätzen der Halbinsel stand Hamburg in unmittelbaren geschäftlichen Beziehungen.

Die Väter der Stadt und die Vertreter der Kaufmannschaft gaben zwar die zur Instandhaltung des Binnenhafens und der Flete (städtischen Kanäle) erforderlichen Geldmittel her. Diese wurden jedoch mit jener zähen Bedachtsamkeit bewilligt und verausgabt, die kluger kaufmännischer Vorsicht entsprach. Infolgedessen und auch wegen der rückständigen Technik ging es mit der Ver-

Abb. 2.

Hamburg 1750[5]).

Sonderblatt mit Genehmigung des Verlags J. Köhler, Ham-, abgedruckt.

besserung des Hafens und des Elbfahrwassers nur langsam vorwärts. Bei der während des Dreißigjährigen Krieges vorgenommenen und mit gewaltigen Geldmitteln durchgeführten Neubefestigung der Stadt wurde das an den Binnenhafen anschließende Elbbecken als »Niederhafen« mit in die Befestigungswerke einbezogen. Dieser Hafen begann beim »Baumhaus« und endete am freien Elbstrom. Nach weiteren Jahrzehnten kam der »Oberhafen« hinzu, worin die auf der Oberelbe nach Hamburg kommenden Flußschiffe, die sogenannten oberländischen Kähne, ankerten. Ihre Zahl stieg bedeutend, seitdem der Große Kurfürst durch die Erbauung des »Neuen Grabens« oder »Friedrich-Wilhelms-Kanals« den Elbstrom durch Havel und Spree mit der Oder verbunden hatte. Das war im Jahre 1668.

Trotz dieser neueren Hafenanlagen blieb der älteste Teil des Hamburger Hafens, nämlich das Nicolaiflet, jahrhundertelang die Hauptschlagader des freistädtischen Handels. Teilweise über seinen Wasserspiegel hinausragend erstand hier zwischen Trostbrücke und der Schauenburger Zollenbrücke die erste deutsche Börse. Seit dem Jahre 1641 lag hier das freistädtische Botenhaus (Posthaus). Im Jahre 1669 wurde neben der damals erweiterten Börse an der Stelle, wo bis dahin ein niedriger Schuppen die gelandeten Güter aufgenommen hatte, ein Gebäude aufgeführt, das in seinem Erdgeschosse die neue, zum allgemeinen Gebrauche bestimmte Ratswage und im oberen Stockwerke die Wohnung des Wagemeisters enthielt. Der daneben befindliche »alte Kran« mit seinem runden Unterbau und dem in die Luft ragenden langen Schnabel vollendete die Reihe der Baulichkeiten, welche die Stadt damals ihrem Handel errichtet hatte[6]).

Aus der Lage dieser für den Handel wichtigsten Einrichtungen, in deren unmittelbarer Nähe auch das alte Rathaus und das Kommerzium lagen, geht hervor, welch große Bedeutung dieser Wasserstraße innewohnte, eine Bedeutung, die sie bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts hinein behalten hat.

2. Die Entwicklung im 18. Jahrhundert.

Im Jahre 1750 und bis weit ins 19. Jahrhundert hinein besaßen die Hamburger Hafenanlagen einen verhältnismäßig geringen Umfang (Abb. 2). Damals hatte man nur vier Häfen:

a) den Oberhafen mit dem Abschluß Oberbaum,
b) den Niederhafen mit dem Abschluß Niederbaum,
c) den vor dem Oberbaum liegenden Holzhafen,
d) den Rummelhafen vor dem Niederbaum.

Der sogenannte Oberbaum bestand aus einer Pfahlreihe nebst einem großen, mit einem hohen Staket versehenen und auf der Elbe schwimmenden Floße. Durch diese Pfahlreihe wurde der von Südosten her in die Stadt eindringende Elbarm nach der Stadt zu abgegrenzt und eingeengt; mittels des dazugehörigen Floßes konnte dieser Stromteil abgeriegelt werden. Das Floß bildete also eine Art Torsperre, die man in Wirksamkeit treten ließ, sobald die Stadttore bei Einbruch der Dunkelheit geschlossen wurden. Gleichzeitig mit der Öffnung der Stadttore bei Tagesanbruch machte man die Einfahrt zum Oberhafen wieder frei, indem man jenes Floß zur Seite treiben ließ.

Der Oberhafen erstreckte sich vom Oberbaum ab bis zum Deichtore. In diesem Hafen hatten die »oberländischen« Schiffe, also die Lüneburger, Magdeburger, Berliner usw. Schiffe und Kähne, zu ankern. Di Schuten und Ever wurde die Ladung übernommen und Rückladung überbracht.

Der den Oberhafen bildende Elbarm verengerte hinter dem Deichtore zu einem schmalen Flet. Von Brooksbrücke an erweiterte er sich zum Niederhaf (einschl. Binnenhafen). Dieser war größer als der O hafen und wurde durch eine vom »Hölzernen Wams« ablaufende Brücke, an deren Ende das Blockhaus lag, eine vom Johannisbollwerk hergehende Pilotage gebi und mit einem Floßstaket zur städtischen Torzeit geöf und geschlossen. Das »Hölzerne Wams« war ein sta Bollwerk, das den inneren Festungswall gegen Angr von der Elbe her schützen sollte. Der Niederhafen zwischen Blockhaus und Baumhaus nur 5 Fuß tief, s aber vermochte er Schiffe mit einem Tiefgange bis 20 Fuß aufzunehmen. Da aber nur Fahrzeuge bis 15 Fuß Tiefgang bei Flut über die große Elbsandbank Blankenese hinwegfahren konnten, so gelangten tatsäch keine tiefergehenden Schiffe in den Niederhafen. G große Schiffe mußten sich daher eines Teiles ihrer Lad jenseits Blankenese entledigen. Im Niederhafen wie Oberhafen waren die Fahrzeuge vor Stürmen vortref geschützt, und fast niemals hatte man Schiffsverluste in halb dieser Häfen zu beklagen.

Die Holzhäfen (der alte und der neue) lagen Grasbrook und am Stadtdeiche. Etwas vom Ufer fernt im Wasser standen viele Pfahlreihen, zwischen de die mit Bauholz für Schiffs- und für Häuserbauten ladenen Flöße befestigt wurden. Der Rummelhaf war etwa 500 Fuß lang und hatte zwei Eingänge, n lich die 100 Fuß breite westliche Ausfahrt (Westerg und die 50 Fuß breite südliche Ausfahrt (Südergatt); schloß sich später der Jonashafen an.

Der eigentliche Hafen Hamburgs für große Schiffe b bis zur endgültigen, viel später erfolgten Austief und Regulierung der Elbe Cuxhaven[7]). Mit der Au fung des Stromes hatte sich bereits die im Jahre 1715 Leben getretene Elbdeputation der Stadt H burg beschäftigt. Ihre Tätigkeit erstreckte sich auf Norderelbe, und zwar von dem Punkte ab, wo sie von der Süderelbe abzweigt, bis zu der Stelle, wo b unterhalb der Stadt sich wieder vereinigen. Die deputation hatte über Vorkehrungen zu befinden, die troffen werden mußten, wenn

a) schädliche Sandbänke in der Norderelbe sich bilde
b) Privatleute mit ihren Dämmen und Staaken weit in den Strom hineingingen oder solche Eigennutz bauten,
c) wenn der Strom und die zum Nutzen des H handels angelegten Häfen (Holzhäfen) sowie die fahrten in den Oberbaum und Niederbaum und Flete und Kanäle innerhalb der Stadt ausge und gesäubert werden mußten.

Diese Kanäle (Flete) bildeten jahrhundertelang wich Verkehrswege für die Schiffahrt und gleichzeitig eine liebte Müllablagerungsstätte für die Hamburger Einwo (Abb. 3). Es war auch zu verlockend, aus den an den Fl stehenden Häusern Unrat und Gerümpel in sie hinei werfen und der in regelmäßigen Zeitabständen eintr den Flut dann die Wegspülung zu überlassen. Nun standen zwar »Düpegesetze« (Stromtiefegesetze), die ordnungswidriges Verhalten der Einwohner unter St

[6]) G. H. Kirchenpauer. Die alte Börse. S. 63. Hamburg 1841.

[7]) J. Georg Buek. Wegweiser durch Hamburg und die liegende Gegend. Hamburg 1836.

lten. Aber im Dunkel der Nacht ließen sie sich ungestraft rtreten. Zur Hafenverschlammung trug auch der Trieb- d bei, der von den sandigen Elbufern oberhalb der rlande, namentlich bei Eisgang, durch den Strom tgerissen wurde. Dieser Triebsand setzte sich in der hrtrinne der Elbe fest und behinderte die Fahrt; oder wurde allmählich die Elbe hinuntergewälzt, wo er an Mündung viele große und kleine Sandbänke bildete, bald zu-, bald abnahmen und der Schiffahrt sehr hin- lich wurden. Auf die Verhältnisse im Stromlaufe der terelbe[8]) hatte die Stakdeputation ihr Augenmerk zu ten; auch hatte sie den Hafen des Amtes Ritzebüttel xhaven) zu betreuen.

Große Bedeutung erlangte der Hamburger Handel hrend des Siebenjährigen Krieges. Hamburger Schiffe gen nicht nur nach den Niederlanden, England, Frank- h, Spanien und Portugal, sondern sie widmeten sich h in den nordischen Meeren dem einträglichen Fange Walfische, Stockfische und Heringe. Nach einem veren Rückschlag, den der Hamburger Handel im Jahre 63 infolge des durch wilde Spekulationen verschuldeten sammenbruchs vieler Hamburger Handelshäuser erlitt, ob er sich während des Unabhängigkeitskrieges, den die damerikanischen Kolonien in der Zeit von 1776 bis 83 gegen das Mutterland England führten, zum Welt- ndel. Auch wurde damals die Grundlage zu den engen rtschaftlichen Beziehungen gelegt, die in der Folgezeit mburg und Bremen mit den Vereinigten Staaten von rdamerika verknüpften. In den nordamerikanischen fen verkehrten im Jahre 1799 hanseſtädtische Schiffe 22 000 Tonnen, ein für die damalige Zeit bedeutender chtenanteil; gleichzeitig kamen in Hamburg 192 Schiffe er nordamerikanischer Flagge an.

Trotz dieses lebhaften Schiffsverkehrs, an dem sich auch Schiffe vieler anderer Staaten in erheblichem Umfange eiligten, war in diesem, dem 18. Jahrhundert, nichts undlegendes für den Ausbau und die Erweiterung des mburger Hafens geschehen. Dies blieb dem 19. Jahr- dert vorbehalten.

Die Entwicklung im 19. Jahrhundert bis zum Zollanschluß.

Die für den Hamburger Handel so glücklichen Zeiten eten jählings, als Norddeutschland in die Napoleoni- n Kämpfe hineingezogen wurde. Die von England seit Jahre 1801, namentlich aber seit 1807 gegen die nzösischen und deutschen Küsten verhängten Blockaden, als Vergeltungsmaßregel gegenüber Napoleon zu gelten ten, legten den Seeverkehr Hamburgs und Bremens demselben Maße lahm wie die vom französischen Kaiser enüber allen englischen Schiffen und englischen Waren chgeführte Kontinentalsperre (seit 1806). Während es Zeitraums verfaulten im Hamburger Hafen die iffe, wurden die überseeischen Handelsbeziehungen und kaufmännische Wohlstand in Hamburg vernichtet. Schmuggelschiffahrt hielt noch einen bescheidenen Ver- aufrecht. Aber an demselben Tage, an dem im Jahre 4 die Franzosen die Stadt verließen, lebte der See- ehr wieder auf. Nach Beendigung der Franzosenzeit ß Hamburg nur noch 101 Schiffe mit 7 616 Lasten ie 7 Grönlandsfahrer. Bis zum Jahre 1826 stieg ihre Zahl allmählich auf 123 Schiffe mit 8 468 Lasten. Mehr- fache Gründe waren es, weshalb die Reederei sich so lang- sam erholte und hinter dem Aufschwunge des Waren- handels zurückblieb. Zunächst bestand ein Mangel an Unternehmungsluft. Der Schiffsbau lag in Hamburg dar- nieder, denn eine engherzige Zunftpolitik hemmte dieses Gewerbe wie auch andere Industrien. Ferner standen ge- wisse gesetzliche Bestimmungen einer Ausdehnung der Schiffahrt und der Benutzung der kaufmännischen Kon- junktur im Wege; so war die Auswanderung über Ham- burg und in Hamburg geradezu verboten. Überdies hin- derte die von den Barbaresken (Algier, Marokko) aus- geübte Sperre die Hamburger Schiffahrt in hohem Maße, denn nach dem Jahre 1815 machten diese Seeräuber die Meere wieder unsicherer als jemals zuvor. Indes machte sich der Anbruch einer neuen Zeit bemerkbar, als das erste, und zwar aus England kommende Dampfschiff im Hamburger Hafen erschien[10]).

Abb. 3.

Flet in der Altstadt[9]).

[8]) Unterelbe oder Niederelbe nannte man den nur für e Schiffe fahrbaren Teil der Elbe vom Hamburger Nieder- n bis zur Mündung, Oberelbe den vom Niederbaum bis Dresden reichenden Teil.

[9]) Aus dem Werke »Hamburg in seiner politischen, wirtschaft- lichen und kulturellen Bedeutung«, herausgegeben von der Deut- schen Auslands-Arbeitsgemeinschaft Hamburg, Hamburg 1921, mit Genehmigung des Verlags L. Friedrichsen & Co., Hamburg, abgedruckt.

[10]) Dr. Ernst Baasch. Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert. S. 18. Hamburg 1901.

Infolge der nach der Besiegung des Korsen erreichten Befriedung Europas konnte man in Hamburg an die Entfestigung der Stadt und an die Erweiterung des Hafens denken. Hierfür bildete die Beseitigung des Festungsgürtels im Süden der Stadt die unerläßliche Vorbedingung. Zu diesem Zwecke wurden viele Pläne erwogen und mancherlei Bedenken wegen Aufbringung der dazu erforderlichen Geldmittel geäußert. Zunächst freilich erschien die Frage der Hafenerweiterung als nicht allzu dringlich; denn die Reederei entwickelte sich langsam, Schiffahrtsgesellschaften und leistungsfähige Werften gab es in der Stadt nicht, und die große Handelskrise von 1825/26 hatte auch Hamburg berührt. Angesichts der Entwicklung des seitdem steigenden überseeischen Dampfschiffsverkehrs hatten im Jahre 1834 viele Kaufleute und Schiffsmakler bei der Kommerzdeputation (Handelskammer) beantragt, daß ein Dampfschiffhafen geschaffen und daß die Zahl der Schiffsanlegeplätze vermehrt werden solle. Die Anlegung eines Dampfschiffhafens wurde dringlicher, als sich seit dem Jahre 1835 auch auf der mittleren Elbe ein immer lebhafter werdender Dampferverkehr entwickelte, da die Königlich Preußische Seehandlung ein Dampfschiff zwischen Berlin und Hamburg in Fahrt setzte, dem sie bald darauf weitere Dampfer folgen ließ.

Die Verbesserung des stark vernachlässigten und den Bedürfnissen einer fortgeschrittenen Zeit in keiner Weise mehr genügenden Hafens erwies sich als eine unumgängliche Notwendigkeit. Am 26. Oktober 1837 beschloß die Bürgerschaft, daß ein Hafen für die Dampfschiffe nebst Landungsplatz am westlichen Ende des sogenannten Jonashafens mit einer Tiefe bis zu 13 Fuß unter Null und daß ferner hinter dem Hölzernen Wams ein Hafen für kleinere Seeschiffe mit einem Eingange von der Südseite angelegt werden solle. Diesem Beschluß stimmte der Senat mit einigen Änderungen zu. Am 7. Oktober 1841 unternahm man einen weiteren Schritt zur Erweiterung der Hafenanlagen, indem die Bürgerschaft beschloß, daß provisorisch und bis zur endgültigen Beschlußfassung über die Erweiterung des Oberhafens mittels Durchstechung des Dammes bei der Ericusbastion und Aptierung des Stadtgrabens bis zum Brooktore Raum für die allmählich zuzulassenden, im Oberhafen nicht mehr unterzubringenden Elbkähne geschaffen wurde[11]).

Als im Jahre 1840 die Zahl der »scharf gebauten« Schiffe immer mehr zunahm, die — ebensowenig wie die Dampfschiffe — das Aufsitzen auf dem Grund vertragen konnten, mußte es als das dringendste Bedürfnis erscheinen, wenigstens einen Teil des Niederhafens auf eine solche Tiefe zu bringen, daß jene Schiffe — von ungewöhnlichen Ausnahmefällen abgesehen — flott blieben. Ebenso wichtig war es, das durch Versandungen gefährdete Fahrwasser der Norderelbe oberhalb Hamburgs durch Dampfbaggerei in Ordnung bringen zu lassen. Auch setzte man bald darauf die bereits begonnenen Vertiefungsarbeiten im Binnenhafen fort. Mit der auf diese Weise gewonnenen Erde erhöhte man die dem Hamburger Hafen gegenüberliegenden Niederungen und machte diese — namentlich auf der Insel Steinwärder — dadurch zur Anlegung von Schiffswerften und Fabrikplätzen brauchbar.

Ein anderer sehr fühlbarer Mangel bestand darin, daß die Seeschiffe im Hafen nicht unmittelbar am Lande anlegen konnten und daher auf Wasserverbindung angewiesen waren. Man begann deshalb mit der Erbauung eines Kais am Niederhafen, wovon im Jahre 1841 e 1 700 Fuß lange Strecke beendet war. Die für d Arbeiten damals aufgewendeten Kosten betru 500 000 Mark Banko.

Als ein wichtiges Mittel zur Förderung des Umschl verkehrs mußte es erscheinen, daß die Hebung schwe Lasten durch einen großen und zweckmäßig eingerichte Kran ermöglicht werde, denn die vorhandenen bei Krane vermochten nur Lasten bis 80 Zentner zu heb und sie waren überdies nur für Flußschiffe zugängl Diesem Bedürfnis genügte man durch Erbauung ei Krans auf der neuen Kaimauer, der 400 Zentner h Gleichzeitig richtete man beim Niederhafen Schuppen die Lagerung von Massengütern und namentlich von K ein, dessen Umschlag damals einen großen Umfang ar nommen hatte.

In jener Zeit begann man auch, unter Benutzung südöstlichen Wallgrabens, ein neues Hafenbassin zu bauen, das man später den Sandtorhafen nan Seine Fertigstellung dauerte geraume Zeit; und auch r seiner Fertigstellung war es kein richtiger Hafen im l tigen Sinne geworden, weil die Kaieinrichtungen fehl nämlich Eisenbahnen, Krane und andere Hebezei Schuppen, Speicher usw., die einem Hafenbilde erst charakteristische Gepräge geben.

Als im Jahre 1856 die Hamburg-Amerikani Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft (Hapag) eine Da ferlinie nach Newyork ins Leben rief und bald dar Dampferlinien nach Brasilien, Liverpool und Spa (über Southampton) eröffnet wurden, erhielt der H burger Hafen allmählich ein anderes Aussehen, obn die Segelschiffe noch immer in der Überzahl waren. während des Zeitraums von 1861—1865 gelang es Dampfschiffahrt, sich nach und nach einen gleich h Anteil am Verkehr zu sichern wie die Segelschiffahrt diesen Anteil immer mehr zu erhöhen.

Im Jahre 1866 trat Hamburg dem neugegründ Norddeutschen Bunde bei. Aus diesem Anlaß wurde Verhältnis der Hansestadt zum Deutschen Zollverein art geregelt, daß sie mit dem weitaus größten Teil i Gebiets und namentlich mit dem Hafen außerhalb deutschen Zollgrenzen blieb. Daher mußten viele Z abfertigungsstellen auf den Bahnhöfen, bei der Fahr für die oberelbische Schiffahrt, besonders aber an Grenze des Zollauslandsgebiets geschaffen werden.

Der erste neuzeitliche Kai, und zwar im »Neuen Ha oder Sandtorhafen, wurde erst im Jahre 1866 fer gestellt. Seitdem begann die Anlegung umfangreicher anlagen und weiterer künstlicher Hafenbecken neben Vertiefung und Ausgestaltung des Fahrwassers zu e zwingenden Notwendigkeit zu werden, weil der deu und namentlich der Hamburger Handel infolge der den böhmischen Schlachtfeldern vorbereiteten Einigung deutschen Stämme einen ungeahnten Aufschwung na Angesichts des ansteigenden Schiffsverkehrs wurde die ü aus wichtige Frage viel umstritten, ob man nach Vorbilde englischer, belgischer und niederländischer H Anlagen schaffen solle, welche durch die damals belie Dock- oder Kammerschleusen vor Ebbe und Flut gesc sind, oder ob man offene Häfen bauen solle. In terem Falle mußte man sich dazu entschließen, unter wendung hoher Kosten das Hafengelände bedeutend z höhen, denn wenn die Elbe starken Zufluß aus dem Hi lande bringt (z. B. bei Schneeschmelze oder andauer Regengüssen), und dieser Zufluß mit Sturmflut von See her zusammentrifft, kann es vorkommen, daß

---

[11]) J. G. Gallois. A. a. O. S. 584 bis 588.

asserspiegel volle 8 m höher liegt als bei Niedrigwasser. n hohen Unkosten der Geländeaufhöhung steht freilich offenen Anlagen der schwer ins Gewicht fallende Vor gegenüber, daß diese den Schiffen jederzeit freie Ein- rt und freie Ausfahrt gewähren, während Dockabschluß Ein- und Ausfahrt der Schiffe stark behindert. Trotz höheren Kosten entschloß man sich damals glücklicher- ise zur Anlegung offener Häfen und gleichzeitig auch zu em wahrhaft großzügigen Ausbau des zerrissenen, für Schiffahrt schwer benutzbaren Stromspaltungsgebiets ischen der Norderelbe, die an Hamburg vorüberfließt, der bei Harburg strömenden Süderelbe. Ein beträcht- er Teil dieses Gebiets war preußisch; und es bedurfte gen der »Landesgrenzen« langwieriger Verhandlungen, 1868 den ersten Vertrag wegen des Köhlbrand-Elb- ns zu tätigen, der mit der Süderelbe die Zufahrt zum ußischen Harburger Hafen bildet. Ein großes Glück r es, daß eine umfassende Erweiterung der dem iffsverkehr in Hamburg dienenden Anlagen erst da- ls notwendig wurde, also zu einem Zeitpunkte, wo man der Technik des Hafenbaus schon große Erfahrungen ammelt hatte, die man nun nutzbringend verwerten nte.

Die ersten, den Anforderungen neuzeitlicher Technik sprechenden Anlagen schuf man unter Benutzung eines les des alten Wallgrabens seit dem Jahre 1866 auf Großen Grasbrook, nämlich — nach der schon früher olgten Fertigstellung des Sandtorhafens — den Gras- ookhafen, den Brooktorhafen und den agdeburger Hafen. Diese Becken erhielten eine fe von $5^1/_2$ m bei Niedrigwasser, da sie lediglich die neren, für die europäische Fahrt bestimmten Schiffe nehmen sollten.

Parallel zur Elbe baute man stromaufwärts den akenhafen in einer Länge von 1 350 m, einer Breite 100 m und einer Tiefe von 6 m. Dieser Hafen rde auf der Nordseite und auf der Südseite von is eingefaßt. Auf der Südseite der südlichen nge des Baakenhafens wurde später noch weiterer großer Kai angelegt, der sich unmittelbar der vorbeifließenden Norderelbe befindet. Alle drei s erhielten nachmals die Namen berühmter Hamburger rgermeister (Versmann, Petersen, Kirchenpauer).

Welche Häfen bis zum Jahre 1871 entstanden waren, eht man aus folgender Bekanntmachung des Senats, . die Benennung neu angelegter oder im Bau begriffe- Häfen, Kanäle und Kais, vom 17. Februar 1871[12]):

Da infolge der Anlage neuer Häfen, Kanäle und Kais zwischen Rotenburgsort und dem westlichen Ende des Grasbrook deren Benennung erforderlich geworden, so hat der Senat verfügt, daß dieselben die folgenden Namen erhalten:

Grasbrook-Hafen: Der dem Sandtorhafen parallel sich erstreckende Hafen am Grasbrook.

Grasbrook-Gatt: Der Eingang des Grasbrookhafens.

Schiffbauer-Hafen: Der an der Elbe zwischen dem Grasbrook-Gatt und dem Ostergatt belegene Hafen.

Strand-Hafen: Der an der Elbe zwischen dem Grasbrook-Gatt und dem Landungsplatz der Harburger Fähre belegene Hafen.

Baaken-Hafen: Der zwischen dem Venlo-Hamburger Bahnhofe und dem Baakenwärder belegene Hafen.

Magdeburger Hafen: Der neben der Harburger Straße belegene Verbindungshafen zwischen Brooktorhafen und Baaken-Hafen.

Ericus-Graben: Der den Oberhafen mit dem Brooktorhafen verbindende Kanal bei der Bastion Ericus.

Oberhafen-Kanal: Der vom Oberhafen bis zur Elbe sich erstreckende Kanal.

Deich-Hafen: Der neben dem Oberhafen-Kanal westlich von der Mündung der Bille belegene Hafen.

Bill-Hafen: Der neben dem Oberhafen-Kanal östlich von der Mündung der Bille belegene Hafen.

Zoll-Hafen: Der dem Haken parallel sich erstreckende, in den Oberhafen-Kanal mündende Hafen.

Kaiser-Kai: Der den Sandtorhafen gegen Süden begrenzende Kai.

Grasbrook-Kai: Der den Grasbrook-Hafen und den Schiffbauer-Hafen gegen Norden begrenzende Kai.

In demselben Jahre (1871) wurde der erste hamburgische Eisbrecher in Gebrauch genommen; seitdem ist die Schiffahrt auf der Unterelbe in normalen Wintern durch das Eis nicht mehr ernsthaft behindert worden. Drei Jahre später trat ein Ereignis ein, durch das eine lange Entwicklung abgeschlossen wurde. Infolge völliger Aufhebung des Warenzolls konnte ein Freihafengebiet gebildet werden.

Während der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts überholte Hamburg die mit ihm im Wettbewerbe stehenden großen Häfen des europäischen Festlands, insbesondere Antwerpen und Le Hâvre. Seitdem entwickelte sich im Warenhandel, im Geldgeschäft, im Verkehr zu Wasser und zu Lande eine beispiellose Tätigkeit. Neue Schiffahrtsgesellschaften wurden gegründet, neue Dampferlinien überallhin geschaffen. In jener Zeit legte man gegenüber der Stadt auf dem linken Ufer der Norderelbe den (alten) Petroleumhafen an. Dies war der erste Schritt zur Nutzbarmachung des linksseitigen Elbufers zu Schiffahrtszwecken; er bildete einen bescheidenen Anfang des gewaltigen Ausbaus, den der Hamburger Hafen in der Folgezeit noch erleben sollte. Dieser Ausbau begann zu dem Zeitpunkte, als das Hamburger Staatsgebiet — mit Ausschluß des neu zu bildenden Freihafengeländes — infolge des unablässigen Betreibens Bismarcks Zollinland wurde. Die Vereinbarung wegen des Zollanschlusses der Freien und Hansestadt Hamburg an das deutsche Zollinlandsgebiet wurde im Mai 1881 getroffen.

Für die Herstellung der neuen Freihafenanlagen war eine siebenjährige Bauzeit (von 1881 bis 1888) vorgesehen. Das neue Freihafengebiet, das Zollausland blieb, wurde aus zwei Teilen gebildet, wovon der eine nördlich und der andere südlich der Norderelbe lag. Jener, als der damals wichtigere Teil, wurde zu Niederlagsplätzen für den Großhandel mit ausländischen Erzeugnissen ausersehen und demgemäß zur Errichtung von Warenlagern, Geschäftsräumen und Kais bestimmt. Infolgedessen handelte es sich u. a. darum, die hier vorhandenen zahlreichen Gebäulichkeiten, worin — vor Beginn der Zollanschlußarbeiten — etwa 19 000 Menschen wohnten, durch den Hamburger Staat anzukaufen, sie niederzureißen und auf dem so gewonnenen Grund und Boden die Freihafenlager aufzubauen. Zu den hierdurch entstehenden riesigen Kosten gewährte das Reich an Hamburg einen Zuschuß von 40 Millionen Mark. Dieser rund 37 000 qm große Teil des Freihafengebiets wurde nach Beseitigung der alten Wohnhäuser der Länge nach von einem Kanal durchschnitten,

) Hamburger Amtsblatt vom 19. Februar 1871.

an dessen beiden Seiten man die neuen Speicher errichtete; sie wurden teils in staatlichen Betrieb genommen, teils an Private vermietet. Am 15. Oktober 1888 wurden die Wohn- und Landgebiete der Freien- und Hansestadt Hamburg dem deutschen Zollinlande angeschlossen.

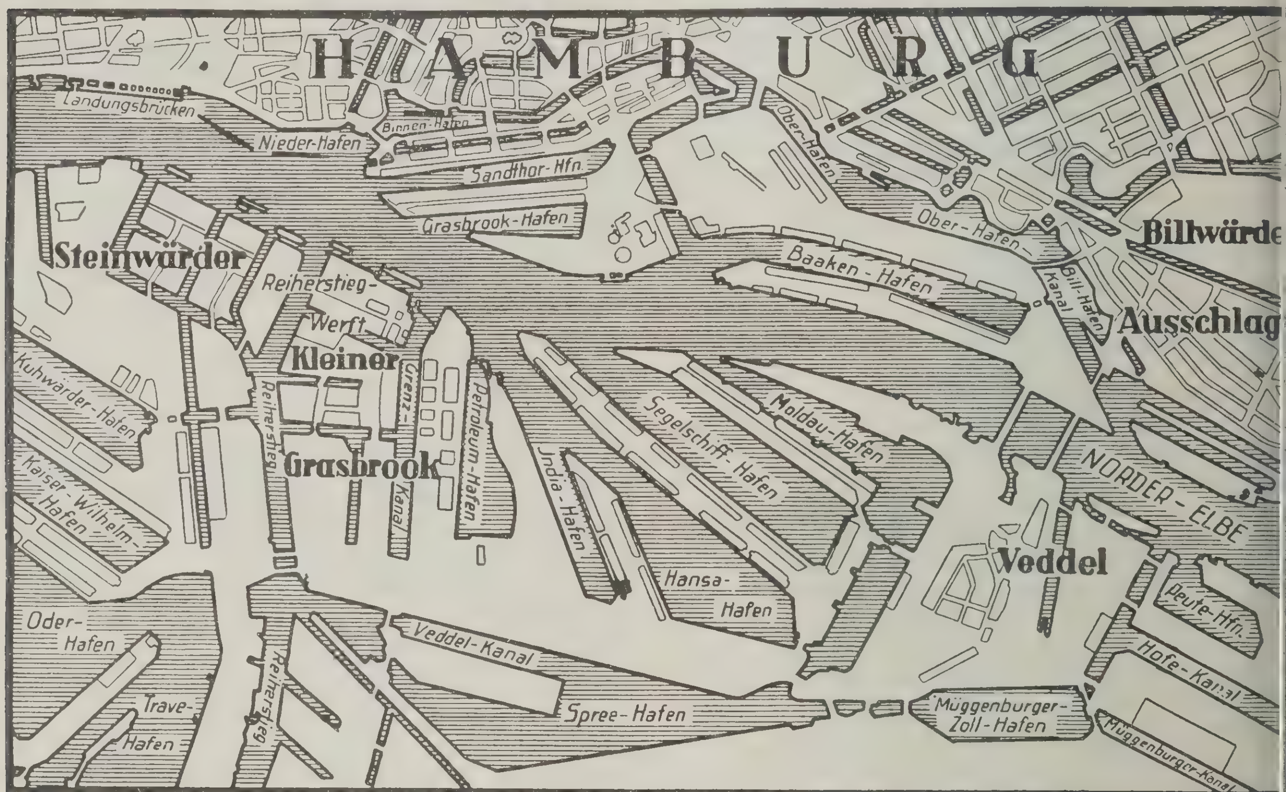
4. Die Entwicklung bis zur Gegenwart.

Nachdem die Wohnstadt und das Landgebiet Zollinland geworden waren, trat ein so beträchtlicher Aufschwung des Hamburger Handels ein, daß die Hafenanlagen an der Norderelbe bedeutend erweitert werden mußten, und zwar zunächst zwischen dem Reiherstieg und den beiden Elbbrücken. So wurde als die hervorragendste Anlage zu-

Das Flet, das den alten Oberhafen mit dem Nied hafen verband, baute man zum Zollkanal aus. A diese Weise schuf man eine breite zollinländische Wass straße zwischen dem unteren und dem oberen Abschnitt Norderelbe, welche durch die dazwischenliegenden T des Freihafens bis dahin voneinander getrennt gewe waren. Dieser Zollkanal zieht sich an der Stadtseite und dient ausschließlich der Flußschiffahrt.

Auf diesem Gelände entstanden dann noch der Indi hafen und der (alte) Petroleumhafen, den m später in Südwesthafen umtaufte, nachdem der n Petroleumhafen auf Waltershof in Gebrauch genomm war (Abb. 4).

Abb. 4.



Die Hamburger Hafenanlagen Ende des 19. Jahrhunderts[13]).

nächst der Segelschiffhafen geschaffen. Er ist an der Einfahrt 160 m und im mittleren Durchschnitt 280 m breit, 1 350 m lang und — bei Niedrigwasser — 6,3 m tief. An seinen Kaimauern vermag er über 100 Seeschiffe aufzunehmen. Im Norden wird der Segelschiffhafen von dem rund 1 200 m langen Asiakai, im Süden von dem noch längeren Amerikakai begrenzt; beide sind durch das 233 m lange Segelschiffkai verbunden.

In der Nachbarschaft dieses Hafens baute man den

- Moldauhafen, damals Äußerer Oberländerhafen genannt,
- Hansahafen, damals See- und Flußschiffhafen genannt,
- Saalehafen, damals Innerer Oberländerhafen genannt und
- Spreehafen, damals Neuer Oberländerhafen genannt.

[13]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek u. Co., Hamburg, abgedruckt.

Im Jahre 1897 wurde beschlossen, das ganze Gelä des Kuhwärders auf dem linken Ufer der Norderelbe drei große Hafenbecken zu verwandeln und zunächst ei Seeschiffhafen und einen Flußschiffhafen auszubau deren Kosten auf rund 11 Millionen ℳ veranschl waren. Nachdem mit dem Baue des neuen Seeschiffhaf begonnen war, beantragte die Hamburg-Amerika-Lin für ihren immer mehr anschwellenden Verkehr ein zwei Hafenbecken möglichst bald herzustellen; für diesen Zw bewilligten Senat und Bürgerschaft weitere 20 595 000 Drei Jahre später (1900) wurde dann, ebenfalls Wunsch der Hamburg-Amerika-Linie, beschlossen, auch dritte Hafenbecken, das ursprünglich dem Flußschiffah verkehr dienen sollte, zu einem tiefen Seeschiffhafen a zubauen; hierfür wurden wiederum reichlich $11^1/_2$ Mil nen ℳ ausgeworfen. Alle drei Häfen sind durch Schleu und Kanäle mit den älteren Anlagen auf dem linken U der Norderelbe verbunden. Das nördliche Becken erh den Namen Kuhwärder-Hafen, das mittl Kaiser-Wilhelm-Hafen, das südliche Elle

lz-Hafen, während die breite, allen dreien gemein-ne Einfahrt die Benennung Vorhafen erhielt. Der iser-Wilhelm-Hafen hat eine Länge von 1000 m; er vorn 200 und hinten 300 m breit. Bei Ebbe hat er e Tiefe von 8, bei Flut von 10 m[14]) (Abb. 5).

Jn Ausführung eines zwischen Hamburg und Preußen 14. November 1908 abgeschlossenen Vertrags wegen rbesserung des Fahrwassers der Elbe nahm die Ham-rger Bürgerschaft einen Gesetzentwurf über Hafener-iterungen an, der die Aufteilung der neu erworbenen, her zu Preußen gehörigen Flächen auf Neuhof und ltershof (zwischen Köhlbrand und Köhlflet) raf. Hiernach wurden auf dem Neuhofer Gebiet fol-de Arbeiten vorgenommen.

Die Durchführung der Wasserstraße für Flußfahrzeuge n Reiherstieg bis zum Köhlbrand in einer Breite von m, die Verlängerung der Kaimauern des Roß-fens südwärts bis zur Wasserstraße, ferner eine stiefung dieses Hafens sowie des Vorhafens und des

Abb. 5.



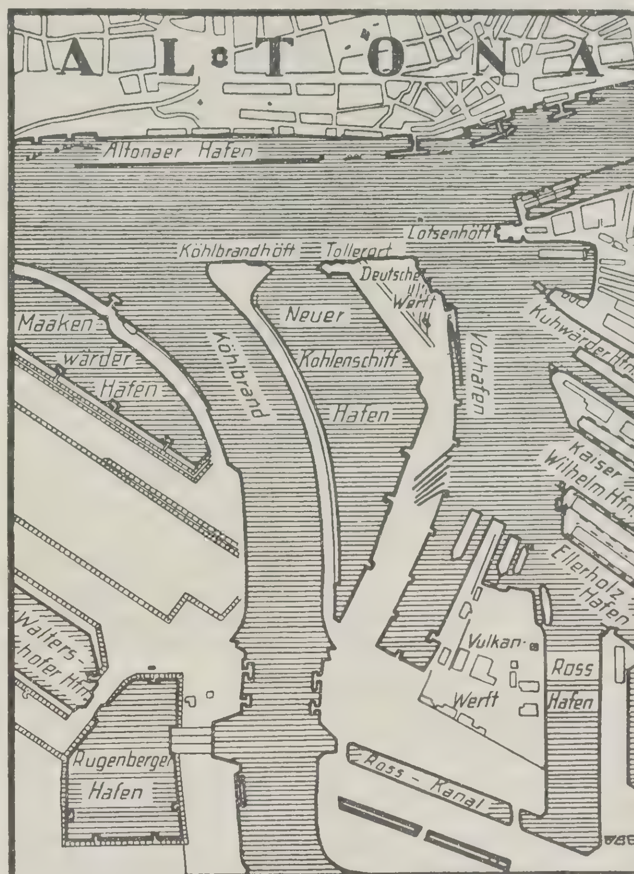
Die neuen Hafenbauten vom Jahre 1900[15]).

orhafens auf 6 m. Beim Ausbau des Oderhafens rden die Kaimauern derart geführt, daß der Hafen ter ohne Schwierigkeit — entsprechend der Fahrrinne Vorhafens — bis auf 7 m vertieft werden konnte. Jm iteren wurde geplant, in dem nach Osten gelegenen Teile neu erworbenen Gebiets als Ersatz für den damaligen erhafen einen großen Flußschiffhafen anzulegen.

Die alte Köhlbrandmündung wurde als neuer hlenschiffhafen ausgebaut; er erhielt einen nfang, daß darin 21 Kohlendampfer und die zugehörige zahl Kohlenschuten genügend Raum fanden (Abb. 6). Die neue Mündung des Köhlbrands wurde nach Westen legt. Nachdem der Oderhafen, der bis dahin der Fluß-ffahrt gedient hatte, zu einem Seeschiffhafen ausgebaut r, wurden als Ersatz für ihn und zur Unterbringung Flußfahrzeugen der Travehafen und der dewischhafen geschaffen sowie ferner der Ellerholz- und der Roßkanal. Diese hafenbaulichen Arbeiten fanden in der ersten Hälfte des Jahres 1914 statt (Abb. 4 und 6). Weitere Hafenanlagen konnten auf diesem Gebiete wegen der unmittelbaren Nähe der preußischen Landesgrenze nicht mehr geschaffen werden.

Das Waltershofer Gebiet wurde für Freihafenanlagen bestimmt. Hier sollten drei geräumige, den neuzeitlichen Anforderungen entsprechende Seeschiffhäfen sowie ein neuer Petroleumhafen eingerichtet werden; sie sollten parallel angeordnet werden und mittelbar oder unmittel-

Abb. 6.



Der neue Kohlenschiffhafen (1908)[16]).

bar Schleusenverbindung mit dem Köhlbrand erhalten. An den zweiten und dritten dieser Häfen sollte sich ein Hafen für Schuten und Oberländer Kähne anschließen. Von der Elbe her sollten sie durch eine gemeinsame Hafeneinfahrt, die sich zu einem Wendeplatz von 500 m Durchmesser für Seeschiffe erweiterte, zu erreichen sein. Dieselbe Einfahrt sollten auch die Petroleumschiffe benutzen. Nur der weiter westlich geplante zollinländische Hafen für Ewer und Küstenfahrzeuge sollte eine besondere Einfahrt erhalten. Auf der Landspitze zwischen Köhlflet und Unterelbe sollte eine Lotsenstation mit 60 Lotsen entstehen und dahinter der Yachthafen angelegt werden. Die zunächst zu beginnenden und durchzuführenden Arbeiten wurden auf rund 45 Millionen ℳ veranschlagt. Ferner wurde bestimmt, daß von den Waltershofer Anlagen nur der Ewerhafen, der Yachthafen sowie das Köhlflet mit seinen beiden Ufern innerhalb des Zollinlands verbleiben sollten[17]).

[14]) Archiv f. P. u. T. S. 739/740. Berlin 1903.

[15]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhl-g-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek u. Co., Ham-g, abgedruckt.

[16]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek u. Co., Hamburg, abgedruckt.

[17]) Archiv f. P. u. T. S. 671/672. Berlin 1910.

Zunächst begann man mit der Herstellung eines Flußschiffhafens an der Nordostecke der Insel Waltershof, des Maakenwerder Hafens; er ist dazu bestimmt, die auf der Unterelbe verkehrenden Fluß- und Küstenfahrzeuge aufzunehmen, eine Aufgabe, zu der ihn seine überaus günstige Lage vortrefflich befähigt. Gleichzeitig wurde als erstes der geplanten drei großen Becken für Seeschiffe der Waltershofer Hafen in Bau genommen; er ist der größte aller Hamburger Häfen; seine Breite beträgt 280, seine Tiefe bei Niedrigwasser 10 m. Er steht in Verbindung mit einem hinter ihm angelegten Flußschiffhafen, dem Rugenberger Hafen, der durch zwei Schleusen mit dem Köhlbrand verbunden ist. Der Waltershofer Seeschiffhafen ist vorerst nur mit Böschungen umgeben worden; doch hat man bereits an seinem nördlichen Ufer mit dem Bau eines Kais begonnen (Abb. 6).

An der äußersten Westgrenze des Hamburger Elbhoheitsgebiets ist ein großer Petroleumhafen neu erbaut worden. Einen besonderen Petroleumhafen hatte man bereits vor 50 Jahren erbaut; es ist der jetzige Südwesthafen, der nunmehr anderen Zwecken dient. Da dieses Hafenbecken mit seinen Kaianlagen in steigendem Umfange auch zur Entladung und Aufbewahrung von Benzin, Benzol und verschiedenen Heiz- und Schmierölen benutzt wurde, so genügte er den Anforderungen nicht mehr. Dazu kam noch die Befürchtung, daß die Lage dieses mit so gewaltigen Mengen entzündlicher Stoffe angefüllten Hafenbeckens inmitten der Gesamthafenanlage bei einem Brande geradezu verheerend hätte wirken können. Daher verlegte man 1914 den Petroleumhafen an das äußerste westliche Ende des Hafengebiets und erbaute auf der breiten, zwischen diesem Hafen und der Norderelbe liegenden Landfläche für alle deutschen und ausländischen Ölkonzerne gewaltige Tanks, die mit allen erdenklichen Mitteln gegen Explosionen und Brand geschützt worden sind. Hier können Hunderttausende von Tonnen dieser Mineralöle usw. aufbewahrt werden. Die am Kaiufer liegenden Tankschiffe werden durch Rohrleitungen unmittelbar mit den Landtanks verbunden; dann wird das Öl übergepumpt. Damit bei einem trotz aller Vorsichtsmaßnahmen etwa ausgebrochenen Brande die brennenden Ölmengen nicht in die benachbarten Häfen gelangen können, ist die Einfahrt des Neuen Petroleumhafens durch feuersichere Schwimmkörper gegen den angrenzenden Parkhafen abgesperrt, in den auch der Waltershofer Hafen mündet. Nahebei, aber getrennt vom Petroleumhafen, befindet sich der in die Nordwestecke der Insel Waltershof eingebaute Yachthafen, der die Segelsportfahrzeuge aufnimmt.

Die Bauarbeiten an dem geplanten zweiten Seeschiffhafen auf Waltershof, dem Griesenwärder Hafen, sind zur Zeit im Gange. An seinem Südufer erhält er eine Kaimauer für den Freiladeverkehr und, ebenso wie der Waltershofer Hafen, eine Durchfahrt zum Rugenberger Hafen. Alle drei Hafenbecken sind auch mit Pfahlreihen versehen, wo die angekommenen Schiffe vertäuen können, sofern sie sich der Kaianlagen nicht bedienen wollen oder nicht bedienen können. Die dem Bahnanschluß an diese neuen Häfen dienenden Arbeiten sind ebenfalls im Gange. Mit dem Bau des dritten Seeschiffhafens auf Waltershof, des Mühlenwärder Hafens, wird vermutlich erst begonnen werden, nachdem die Bauarbeiten an den andern Waltershofer Häfen beendet sind.

Oberhalb der Elbbrücken sind verschiedene Zollhäfen geschaffen worden, wie der Müggenburger, der Entenwärder usw.; sie dienen zur Abfertigung der Flußkähne, die auf den an die Seeschiffhäfen angrenzen[den] Wasserstraßen verkehren und aus dem Freihafenge[biet] zollpflichtige Güter herausbringen (Abb. 7). Nicht [w]eit davon entfernt liegt der große Holzhafen, der [ein] eigenartiges Gepräge dadurch erhält, daß er durch la[nge] Pfahlreihen in mächtige viereckige Wasserflächen zer[legt] ist, die von Holzhändlern angemietet sind.

Im Jahre 1928 sind die seit fünf Jahren schweben[den] Verhandlungen über die im Versailler Vertrag vo[rge]sehene Einrichung einer tschechoslowakisch[en] Freihafenzone im Hamburger Hafen zum Absch[luß] gekommen. Hiernach werden der tschechoslowakischen [Re]gierung Grundstücke im Saale- und Moldauhafen [am] Dresdner und Halleschen Ufer verpachtet. Infolgede[ssen] ist eine Belebung der Handelsbeziehungen zwischen [dem] Deutschen Reiche und der Tschechoslowakei zu erwar[ten].

In diesem Frühjahr (1929) haben auch die Arbeiten [an] der Waltershofer Eisenbahn wieder begonnen, die [den] Waltershofer, Griesenwärder und Rugenberger Ha[fen] mit der Eisenbahnstation Hausbruch an der Bahnst[recke] Hamburg–Harburg–Cuxhaven verbinden wird. [Der] Schienenweg ist bereits in das neue Freihafengebiet [auf] Waltershof innerhalb der Zollplanke weitergeführt [wor]den. Der Bahnhof Waltershof wird am Köhlfleet erb[aut] werden.

In neuester Zeit, nämlich am 5. Dezember 1928, [ist] zwischen Hamburg und Preußen ein Abkommen getro[ffen] worden, das von weittragendster Bedeutung für die [Ha]fenanlagen Hamburgs, Harburg-Wilhelmsburgs und [Al]tonas werden wird, denn durch dieses Abkommen ist [die] Möglichkeit angebahnt, das gesamte Hafengeb[iet] dieser drei niederelbischen Großstädte so zu verwalten [und] auszubauen, daß ein einheitlicher Gesamthaf[en] entsteht. Die Hafengemeinschaft bringt für beide Sta[aten] etwa gleich große Vorteile. Hamburg war mit sei[ner] Hafenerweiterung fast an den Grenzen seines Staat[sge]biets angelangt, während der steigende Handels- und [Um]schlagsverkehr und die weitblickende Fürsorge für de[n] Zukunftsmöglichkeiten den Ausbau weiterer Hafenanla[gen] erheischte. Angesichts dieser Sachlage schien die gedeihl[iche] Weiterentwicklung des Hamburger Hafens schwer gefä[hr]det, falls man nicht Maßnahmen traf, »als ob La[n]desgrenzen nicht vorhanden seien«. P[reu]ßen anderseits hatte auf seinem Staatsgebiet mit [um]fassenden, sehr kostspieligen Hafenbauten begonnen, [die] aber — unvorhergesehenerweise — fast ausschließlich [den] Hamburgern zugute kamen, weil das Hamburger G[roß]kapital und der rührige Hamburger Kaufmannsgeist [über] die engen Grenzen des eigenen Staatsgebiets weit hin[aus]greift. Preußen vermochte auch die Gebührenordnung [für] die in diesen neuen preußischen Hafenanlagen abgefertig[ten] Schiffe auf die Dauer nicht aufrechtzuerhalten, weil [die] Reedereien usw. die dort und gleichzeitig im Hambur[ger] Hafen fälligen — also doppelten — Abgaben weder tra[gen] konnten noch wollten. So bestand die Gefahr, daß [bei] etwaiger Aufrechterhaltung der preußischen Abgaben [der] Schiffsverkehr nach dem Hamburger Hafen abgewan[dert] wäre, der ja nun einmal der Mittelpunkt der deutsch[en] Seefahrt und des Warenaustausches ist. Es wäre desh[alb] höchst unwirtschaftlich gewesen, wenn der preußi[sche] Staatshaushalt mit weiteren gewaltigen Unkosten [für] Hafenbauten sich belastet hätte, denen keine entsprechen[den] Einnahmen gegenüberstanden.

Diese schwerwiegenden Umstände und Erwägun[gen] waren es, die Preußen und Hamburg für den Gedan[ken] einer Hafengemeinschaft gewannen. Dabei h[an]delte es sich namentlich um den Umfang und die künfti[ge]

fugnisse dieser Hafengemeinschaft sowie um die Reglung Geldfrage. Neben der Gründung einer Hafengemeinaft werden demnächst Abkommen geschlossen werden r

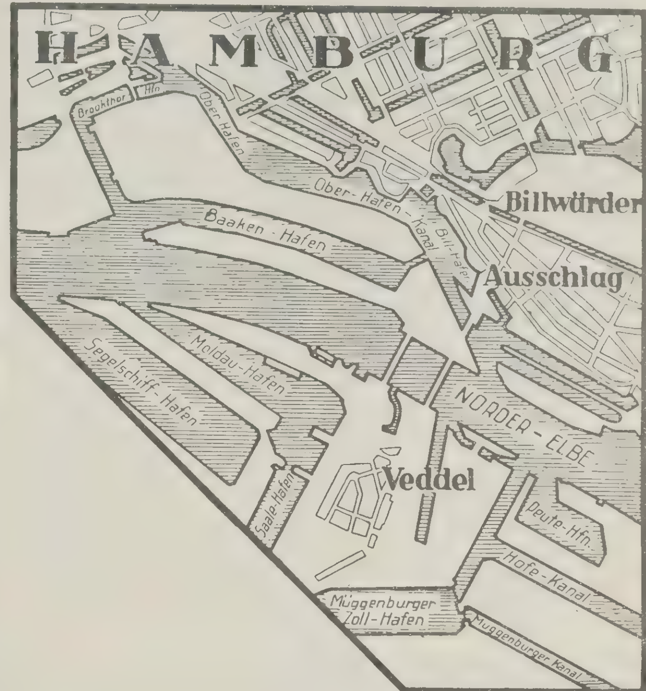
) die grundsätzliche gleiche Ausgestaltung der Hafentarife,
) den Erlaß einheitlicher Hafenordnungen und die gleichmäßige Handhabung der Hafenpolizei,
) die Aufstellung einer einheitlichen Schiffs- und Güterverkehrsstatistik für das gesamte Hafengebiet,
) ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten der Fischereihäfen,
) die Einrichtung eines Hafenbeirats für das ganze Hafengebiet,
) den Personenschiffsverkehr auf der Unterelbe.

Alle diese Abkommen dienen dem Zwecke, die Hafeniete von Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona zu verwalten und auszubauen, daß für die Wirtschaft einheitlicher Gesamthafen entsteht, worin die aus der schiedenen Landeshoheit sich ergebenden Unterschiede glichst verschwinden und ein Wettbewerb der beteiligten zelhäfen untereinander ausgeschaltet wird.

Das gesamte Hafengebiet wird künftig nach einheitlichen undsätzen ausgebaut werden, wobei Hamburg aber nicht a sein eigenes Staatsgebiet bevorzugen darf, sondern ichmäßig der wirtschaftlichen Entwicklung der preußin Gebietsteile Rechnung tragen muß. Die Bauleitung die Ausführung der Hafenbauten bleibt in hamburchen Händen, da Hamburg in der Technik des Hafenas über reiche Erfahrungen verfügt, die es für die nun gegliederten und neu zu erbauenden Hafenanlagen der ußischen Gebietsteile nutzbar machen wird. Hinsichtlich in den nächsten Jahren vorzunehmenden Hafenausbaus beide vertragschließende Parteien übereingekommen, der Ausbau sich zunächst innerhalb der preußischen heitsgrenzen vollziehen soll. In dem unterm 5. Deber 1928 geschlossenen Hauptabkommen ist ferner vorehen, daß die Hafengemeinschaft sich nicht etwa auf den herigen Hamburger Freihafen (einschließlich der Walshofer Hafenanlagen) erstreckt, sondern daß der Kern von Preußen und Hamburg gemeinsam zu verwalten Häfen aus dem hamburgischen und preußischen Gede von Neuhof sowie dem preußischen Gelände von ttwyk-Hoheschaar gebildet werden soll. Hamburg ernimmt nachträglich die Hälfte der bisher von Preußen fgewendeten Kosten für die während der letzten zwei hre begonnenen Hafenbauten auf Kattwyk, an der Rethe v. Preußen gibt von seinem niederelbischen Stromiet nach Bedarf Grund und Boden zum Hafenausbau , zu dessen Aufschließung Hamburg die erforderlichen ldmittel bereitzustellen hat. Alle künftigen Hafenlagen sind mit gleichmäßiger Beteiligung beider Staaten herzustellen und zu betreiben. Die Erträge aus der Benutzung der demnächst zu erbauenden Häfen werden zwischen Hamburg und Preußen geteilt. Eine bedeutsame Erleichterung für den Handel ist in der Vereinheitlichung der Hafengebühren zu erblicken sowie darin, daß in dem Gesamthafengebiet von Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona die Hafenabgaben usw. nur einmal eingezogen werden, auch wenn Schiffe verschiedene Teile dieses Gesamtgebiets nacheinander benutzen.

Künftig wird es nur noch einen »Hamburger Hafen« geben, denn der Harburg-Wilhelmsburger und

Abb. 7.



Die neuen Zollhäfen (1914) [18].

der Altonaer Hafen werden unter ihren bisherigen Namensbezeichnungen nicht mehr in die Erscheinung treten. Indem diese beiden Häfen fortan Teile des größten Hafens des europäischen Festlandes und — zusammen mit ihm — Mittelpunkte der Seefahrt und des Warenaustausches werden, ergeben sich für beide preußische Städte wirtschaftliche Vorteile, deren Ausmaße noch nicht zu übersehen sind. Jedenfalls ist nunmehr die Grundlage geschaffen worden für ein großes einheitliches Wirtschaftsgebiet an der Unterelbe und für die großzügige Ausgestaltung des mächtigsten deutschen Hafens. (Schluß folgt.)

[18]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek u. Co., Hamburg, abgedruckt.

Die Entwicklung des schweizerischen Postwesens von 1918 bis 1927.

Von Ministerialamtmann, Rechnungsrat Otto, Berlin.

Das Archiv für Post und Telegraphie hat bis zum hre 1919 auf Grund der amtlichen Geschäftsberichte schweizerischen Postverwaltung alljährlich einen kurzen erblick über die Entwicklung des schweizerischen Postsens in dem abgelaufenen Geschäftsjahre veröffentlicht[1]). Vom Jahre 1920 an sind die Berichte nicht fortgesetzt worden. Für die Leser des Archivs wird deshalb eine kurze Übersicht über die weitere Entwicklung des Postwesens unseres Nachbarlandes in der inzwischen verflossenen Zeit von Interesse sein. Der Übersicht liegen die Geschäftsberichte und Jahrbücher der schweizerischen Postverwaltung zugrunde.

) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie Jahrg. 1919, S. 333; 8, S. 410; 1917, S. 352; 1916, S. 448; 1915, S. 271 usw.

A. Wirtschaftsergebnisse.

In welchem Maße auch der Postverkehr der neutralen Schweiz durch den Weltkrieg und seine Folgeerscheinungen ungünstig beeinflußt wurde, ergibt sich daraus, daß das Wirtschaftsergebnis, das noch im Jahre 1913 einen Reinertrag von 1 004 610 Fr. aufwies, bereits im Jahre 1914 mit einem Betriebsverlust von 6 158 484 Fr. abschloß, der im Jahre 1918 die Höhe von 12 585 054 Fr. erreichte. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß in den Ausgaben von 1918 Kriegsteuerungszulagen an das Personal in Höhe von 22 740 373 Fr. enthalten waren. Obwohl sich die schweizerische Postverwaltung sogleich nach dem Waffenstillstand im Jahre 1918 bemühte, nach Möglichkeit wieder geordnete Verkehrsverhältnisse mit allen Vereinsländern herbeizuführen, brachten auch die nächsten Jahre noch steigende Betriebsverluste. Ein Wendepunkt trat erst im Jahre 1921 insofern ein, als sich in diesem Jahre eine Verminderung des Fehlbetrags gegenüber dem Vorjahre ergab, der dann von 1923 an durch einen wieder von Jahr zu Jahr steigenden Gewinn abgelöst wurde. Wie sich die Wirtschaftsergebnisse nach der Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre von 1918 bis 1927 gestaltet haben, zeigen die nachstehenden, der im schweizerischen Jahrbuch 1927 veröffentlichten Rechnungsstatistik entnommenen Zahlen.

Geschäftsjahr	Betriebsgewinn Fr.	Betriebsverlust Fr.
1918	—	12 585 054
1919	—	23 010 823
1920	—	28 276 783
1921	—	18 917 075
1922	—	4 706 063
1923	341 212	—
1924	3 973 159	—
1925	4 649 089	—
1926	5 504 301	—
1927	5 920 178	—

Die als Verlust oder Gewinn aufgeführten Beträge stellen die von der Staatskasse zu tragenden Fehlbeträge oder die an die Staatskasse nach Abzug verschiedener Lastenposten abgelieferten Reingewinne dar. Die sich aus der Betriebsrechnung ergebenden Überschüsse sind zum Teil viel größer, im Jahre 1927 z. B. 14 977 829 Fr. gegen 13 465 096 Fr. im Vorjahr. Die hauptsächlichsten Lastenposten der Gewinn- und Verlustrechnung, die den Einnahmeüberschuß der Betriebsrechnung kürzen, sind Zinsen für das in Gebäuden usw. angelegte, dem Finanzdepartement geschuldete Kapital, ordentliche und außerordentliche Rückstellungen auf Abschreibungskonten für Gebäude und Rückstellungen auf das Reservekonto.

Zu den Wirtschaftsergebnissen muß noch bemerkt werden, daß sich der Postverkehr in den ersten Nachkriegsjahren nur in sehr mäßigen Grenzen wieder erholt hat, die Betriebsausgaben aber dagegen durch erhöhte Nachteuerungszulagen an das Personal, notwendige Besoldungserhöhungen usw. stärker anwuchsen als die Einnahmen. Um das Gleichgewicht von Soll und Haben wiederherzustellen, wurden von der Postverwaltung verschiedene Maßnahmen getroffen, unter anderem Gebührenerhöhungen, Personalverminderung entsprechend dem verminderten Verkehrsanfall, Abbau der Teuerungszulagen, Betriebsvereinfachungen. Zu den letzteren gehört auch die Aufhebung der Sonntagszustellung, die auf Grund einer am 25. Juni 1920 vom Nationalrat angenommenen Entschließung schrittweise durchgeführt wurde. Anfang [...] Jahres 1921 unterblieb die Sonntagszustellung bereits [...] 61 v H der Poststellen, Anfang 1923 waren 83,5 v H [...] Poststellen ohne Sonntagszustellung, und Ende 1924 wu[...] sie ganz aufgehoben. Zur leichteren Durchführung [...] Maßnahme wurde nachgegeben, daß die Sonnabends [...] 18 Uhr eingehenden Briefe, Postkarten und politis[...] Zeitungen in Ortschaften, wo es ohne Schwierigke[...] möglich ist, noch an demselben Tage — soweit nötig d[...] Aushilfspersonen — ausgetragen werden können. Fe[...] können die Empfänger ihre Sonntagspost entweder s[...] abholen oder sich gegen eine monatliche Gebühr von 1 [...] regelmäßig durch besondere Boten zustellen lassen. [...] allgemeinen wird hiervon jedoch nur wenig Gebr[...] gemacht.

B. Postanstalten.

Die Veränderungen in der Zahl der Postanstalten w[...]rend der Berichtsjahre ergeben sich aus der folgen[...] Übersicht.

Geschäftsjahr	Es waren vorhanden				Gesa[...] zah[...]
	Postämter und Landbüros	Postablagen, Postagenturen u. Vertragspoststellen	Postagenturen im Ausland	Sommer- u. Gelegenheits-Postanstalten	
1918 ..	2 185	1 892	10	—²)	4 0[...]
1919 ..	2 179	1 784	3	—²)	3 9[...]
1920 ..	2 171	1 770	3	—²)	3 9[...]
1921 ..	2 167	1 763	2	—²)	3 9[...]
1922 ..	2 161	1 765	3	—²)	3 9[...]
1923 ..	2 153	1 772	—²)	8	3 9[...]
1924 ..	3 569¹)	347¹)	3	99	4 0[...]
1925 ..	3 559	352	3	98	4 0[...]
1926 ..	3 551	360	3	92	4 0[...]
1927 ..	3 544	373	3	92	4 0[...]

¹) Vom 1. April 1924 an wurden die rechnungspflichtigen P[...]ablagen den Postbüros zugerechnet.

²) Keine Angaben in den Geschäftsberichten und Jahrbüch[...]

Am 1. April 1921 wurde das Dienstverhältnis [...] Inhaber von Poststellen, die vorwiegend einem Gas[...] Sanatorium usw. dienen, vertraglich geregelt. Auch [...] Dienstverhältnis der Inhaber von Poststellen, die [...] während einer bestimmten Zeit des Jahres geöffnet [...] wurde geregelt. Ferner wurde im Jahre 1921 ein [...]trag mit der Rhätischen Bahn wegen Übertragung [...] Poststellen an Stationsvorstände oder Bahnpers[...] geschlossen. Im Jahre 1922 kamen ähnliche Ve[...]barungen mit der schweizerischen Bundesbahn und [...] verschiedenen Nebenbahnen zustande, und im nächsten J[...] folgten weitere derartige Abmachungen mit anderen sch[...]zerischen Bahnen. Diese Maßnahmen verbilligten den [...]trieb, konnten aber nur da durchgeführt werden, wo [...] Bahnstation nicht zu weit von der Ortschaft entfernt [...]

C. Verkehrsumfang.

Die folgenden, den einzelnen Betriebszweigen vo[...]gestellten Übersichten, deren Zahlen der im schweizeris[...] Jahrbuch für 1927 veröffentlichten allgemeinen Verke[...]statistik entnommen sind, zeigen die Jahresmengen [...] Postsendungen, die in diesen Betriebszweigen zu bearbe[...] waren.

1. Briefpost[1]).

a. Inlandsverkehr.

e- fts- hr	Briefe[2])	Päckchen bis 1 kg	Postkarten	Drucksachen und Warenproben	Beitreibungsurkunden	Gesamtzahl	Davon Einschreibsendungen einschl. Postaufträge
	in Millionen Stück						
18	235,9	—	72,9	62,5	0,2	371,5	10,5
19	214,4	—	73,0	71,4	0,2	359,0	11,3
20	225,7	—	81,7	79,7	0,2	387,3	12,1
21	210,6	—	72,9	95,4	0,2	379,1	11,2
22	202,5	—	67,0	89,4	0,3	359,2	10,5
23	208,0	—	69,0	96,1	0,3	373,4	10,4
24	213,6	—	68,3	99,8	0,3	382,0	11,0
25	227,5	—	70,8	118,9	0,3	417,5	11,1
26	230,4	5,7	69,8	122,6	0,4	428,9	11.2
27	241,1	6,5	74,0	132,1	0,5	454,2	11,4

1) Einschließlich der Briefsendungen mit Postaufträgen und Nachhmen.
2) Einschließlich der gebührenfreien Sendungen, der Dienstsendungen d der Sendungen im Postscheckverkehr.

b. Auslandsverkehr.

fts- hr	Briefe[1])	Postkarten	Drucksachen und Warenproben	Geschäftspapiere	Gesamtversand	Davon Einschreibsendungen[2])	Eingegangen vom Ausland	Durchgangssendungen
	in Millionen Stück							
18	18,2	10,8	6,1	0,1	35,2	1,8	36,3	168,9
19	24,9	14,5	8,6	0,2	48,2	2,4	46,6	36,1
20	27,7	12,6	10,7	0,1	51,1	3,9	63,9	2,3
21	23,6	14,0	9,3	0,1	47,0	3,0	59,3	0,6
22	24,4	14,5	9,5	0,1	48,5	3,3	62,4	1,0
23	25,8	15,4	9,9	0,1	51,2	3,4	72,1	1,9
24	29,6	21,7	10,0	0,1	61,4	3,2	72,1	1,4
25	33,0	24,4	11,2	0,1	68,7	3,7	77,8	1,3
26	33,4	24,7	11,3	0,2	69,6	3,7	80,7	1,3
27	35,9	20,2	13,3	0,2	69,6	3,5	77,9	1,5

1) Einschließlich der gebührenfreien Sendungen.
2) Einschließlich der Wertbriefe und Postaufträge.

Die Verminderung der Briefpost des Inlandsverkehrs Jahre 1919 rührte größtenteils von dem starken Rückg der gebührenfreien Briefschaften für die zum Schutze Grenzen mobilisierten Truppen (vgl. auch unter Feldpostverkehr) her, während der erhebliche Verkehrsgang im In- und Auslandsverkehr der folgenden Jahre n Teil auch auf die Gebührenerhöhungen zurückzuführen r. Die außerordentlich hohe Zahl der Durchgangsdungen im Jahre 1918, d. h. der Sendungen, die aus n Ausland herrührten und durch Vermittlung der weizerischen Post wieder nach dem Ausland weiterzuen waren, hing damit zusammen, daß die Auslandsbindungen der am Weltkrieg beteiligt gewesenen Länder noch nicht wiederaufgenommen worden waren. Erst vom Jahre 1923 an bewegte sich der Briefpostverkehr wieder, wie in den Vorkriegsjahren, in mehr oder weniger aufsteigender Linie.

2. Zeitungsvertrieb.

Geschäftsjahr	Zahl der Zeitungen nach der Schweiz	Zahl der Zeitungen nach dem Ausland	Gesamtversand	Vom Ausland eingegangen	Gesamtzahl der beförderten Zeitungen
	in Millionen Stück				
1918 . .	239,63	10,94	250,6	13,1	263,7
1919 . .	260,73	5,08	265,8	9,7	275,5
1920 . .	276,00	1,84	277,8	5,2	283,0
1921 . .	283,09	1,47	284,6	3,4	288,0
1922 . .	282,61	1,42	284,0	3,6	287,6
1923 . .	288,62	1,18	289,8	2,2	292,0
1924 . .	297,70	2,92	300,6	2,2	302,8
1925 . .	307,38	2,28	309,7	4,4	314,1
1926 . .	313,50	2,19	315,7	5,4	321,1
1927 . .	327,04	2,30	329,3	5,9	335,2

Der Zeitungsverkehr mit dem Ausland brachte beim Kriegsbeginn in beiden Richtungen ein beträchtliches Emporschnellen, dem dann in den ersten Jahren nach dem Waffenstillstand wieder ein entsprechender Rückgang gegenüberstand, weil das Bedürfnis, sich über die außenpolitische Lage zu unterrichten, wieder aus der einheimischen Presse befriedigt werden konnte. Im übrigen hat sich der Zeitungsvertrieb ziemlich regelmäßig entwickelt.

3. Paketpost[1]).

Geschäftsjahr	Inlandsverkehr Stückzahl	Inlandsverkehr Davon Wertpakete	Nach dem Ausland Stückzahl	Nach dem Ausland Davon Wertpakete	Aus dem Ausland Stückzahl	Aus dem Ausland Davon Wertpakete	Durchgangsverkehr	Gesamtzahl der beförderten Pakete
	in Millionen Stück							
1918	34,1	1,8	3,6	0,5	1,2	0,1	0,002[2])	38,9
1919	38,0	1,9	1,2	0,4	1,8	0,3	0,04 [2])	41,0
1920	39,0	1,9	2,3	0,8	2,3	0,7	0,6	44,2
1921	35,8	1,8	1,4	0,5	1,9	0,5	1,0	40,1
1922	36,7	1,8	1,4	0,4	1,8	0,4	0,9	40,8
1923	37,8	1,9	1,8	0,7	1,9	0,4	1,2	42,7
1924	39,9	2,1	1,8	0,6	1,9	0,4	1,2	44,8
1925	38,6	1,8	1,6	0,5	2,2	0,4	1,2	43,6
1926	36,1	1,5	1,5	0,3	2,2	0,4	1,1	40,9
1927	37,4	1,4	1,7	0,3	2,3	0,4	1,1	42,5

1) Einschließlich Nachnahmepakete.
2) Ausschließlich der Sendungen an Kriegsgefangene, die im Jahre 1918 rund 28 Millionen und im Jahre 1919 noch rund 1 Million betragen haben.

Im allgemeinen wickelte sich der Paketverkehr ohne große Schwankungen ab. Die Abnahme des Inlandspaketverkehrs nach dem Aufschwung der Jahre 1923 bis 1925 wird im schweizerischen Jahrbuch von 1926 im wesentlichen dem Umstand zugeschrieben, daß nach Einführung der »Päckchen« (vgl. unter 1. Briefpost) zahlreiche kleine Pakete bis zum Gewicht von 1 kg zur billigeren Briefpost abwanderten.

Aus dem Geschäftsbericht von 1921 ist noch eine Maßnahme zu erwähnen, durch die eine erleichterte Auf-

lieferung von Massensendungen angestrebt wurde. In verschiedenen Orten wurden mit Geschäftshäusern, die regelmäßig viele Postpakete versenden, Vereinbarungen getroffen, wonach die Pakete von einem Postbeamten im Geschäftsraum der Firma an der Hand eines Aufgabeverzeichnisses übernommen, abgefertigt und dann unter Aufsicht von Postpersonal unmittelbar nach dem Bahnhof gebracht werden. Durch dieses Verfahren wurde eine erhebliche Arbeitsverminderung erreicht und überdies die zeitweilige Überlastung der Postschalter vermieden.

4. Flugpost.

Geschäftsjahr	Gesamtzahl der		Davon mit Luftpostzuschlag		Erlös aus dem Verkauf von Luftpostmarken [1])	Vergütungen an Flugunternehmungen und fremde Postverwaltungen
	Briefe	Pakete	Briefe	Pakete		
	Stück	Stück	Stück	Stück	Fr.	Fr.
1920..	22	—	22	—	—	30
1921..	683	—	683	—	—	333
1922..	9 459	8	9 459	8	—	23 263
1923..	42 002	84	42 002	84	125 955	76 201
1924..	1 163 405	279	53 805 [3])	279	191 464	134 810
1925..	564 759 [2])	787	67 639	787	152 949	151 186
1926..	879 798	1 944	68 571	1 944	101 317	240 306
1927..	1 224 478	2 292	75 086	2 292	106 240	411 174 [4])

[1]) Zur Freimachung der Luftpostsendungen können entweder nur Luftpostwertzeichen oder gewöhnliche Postwertzeichen oder auch nach Belieben beide Arten von Wertzeichen verwendet werden.
[2]) Verkehrsminderung infolge Einschränkung der Betriebsdauer gegen das Vorjahr und neuer vorteilhafter Zugverbindungen Basel–Holland, wodurch die Luftbeförderung weniger in Anspruch genommen wurde.
[3]) Von 1924 an werden den Flugzeugen auch Briefe, Postkarten und politische Zeitungen mitgegeben, für die kein Luftpostzuschlag bezahlt ist, wenn auf dem Luftwege eine beschleunigte Zustellung an den Empfänger erreichbar ist.
[4]) Ohne Berücksichtigung der Vergütung an die Vereinigten Staaten von Amerika, deren Abrechnung bei Abfassung des Geschäftsberichts für 1927 noch nicht vorlag.

Bereits im Jahre 1919 hatte die schweizerische Postverwaltung im Verein mit der eidgenössischen militärischen Flugplatzdirektion versuchsweise vom 30. April bis 31. Oktober einen Flugpostdienst zwischen Zürich und Lausanne durchgeführt, mit Zwischenlandung in Bern und mit Ausdehnung vom 1. September an bis Genf. Bei diesem Versuch entfielen auf den Flugtag durchschnittlich nur 163 Sendungen; er entsprach deshalb nicht den gehegten Erwartungen. Im schweizerischen Geschäftsbericht für 1919 wird dazu folgendermaßen Stellung genommen:

»Die sechsmonatliche Probezeit hat den Beweis erbracht, daß auch in der Schweiz eine Flugpost technisch wohl durchführbar ist, dagegen in unserm kleinen Gebiet mit dem dichten Bahnpostnetz ein eigentliches Bedürfnis für eine Flugpost nicht besteht. Die große Mehrzahl der Flugpostsendungen stammte aus Sammlerkreisen. Im übrigen wurde die Flugpost nur in geringem Maße von Zeitungskorrespondenten, einzelnen Banken und Handelsleuten oder auch von Privaten zur schnellen Beförderung benutzt. Die im Geschäftsbericht für 1918 ausgedrückte Ansicht[2]), eine Flugpost rechtfertige sich nur für Entfernungen von mehr als 600 km, hat sich bewahrheitet.«

Dementsprechend benutzte die schweizerische Post vom Jahre 1920 an zunächst nur ausländische Flugunternehmungen zur Beförderung von Postsachen, z. B. 1921 die französische Linie Straßburg–Prag–Warschau und die Linie Paris–London. Die rasche Zunahme des Flugp
verkehrs führte dann dazu, daß von Jahr zu Jahr
steigendem Maße immer mehr Fluglinien zur Postbefö
rung herangezogen wurden und daß im Jahre 1923
der Strecke Genf–München, im Anschluß an die Na
schnellzüge nach Berlin und Wien, auch eine schweizeri
Flugpost eingerichtet wurde, und zwar von der schwe
rischen Gesellschaft »Ad Astra Aero«. Nach dem Ja
buch von 1927 waren bereits mit 5 schweizerischen
ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, deren Flugze
schweizerische Flugplätze anflogen, Luftpostverträge a
schlossen worden; zu den ausländischen Gesellschaften zä
auch die Deutsche Lufthansa Berlin. Außerdem wurde
schweizerische Postverkehr noch zahlreichen fremden Lin
zu denen auch die deutschen Linien Berlin–Königsbe
Moskau, Berlin–Stockholm, Berlin–Oslo und andere
hörten, durch Vermittlung ausländischer Postverwaltun
gegen besondere Vergütungen zugeleitet.

[2]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1919, S. 335 Abs. 3.

5. Nachnahme- und Postauftragsverke

a. Nachnahmen.

Geschäftsjahr	Brief- und Paketnachnahmen						Gesamtverke	
	Inlandsverkehr		Auslandsverkehr abgehend		Auslandsverkehr ankommend			
	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	B
	in Millionen							
	Stück	Fr.	Stück	Fr.	Stück	Fr.	Stück	
1918	12,5	148,6	0,03	1,1	0,05	1,5	12,6	15
1919	13,8	164,8	0,08	2,3	0,10	2,1	14,0	16
1920	15,4	187,2	0,10	3,0	0,10	3,1	15,6	19
1921	15,3	171,7	0,03	0,8	0,09	2,5	15,4	17
1922	14,7	157,7	0,02	0,7	0,07	1,8	14,8	16
1923	14,9	158,1	0,03	0,6	0,06	1,8	15,0	16
1924	15,1	161,8	0,03	1,0	0,06	2,6	15,2	16
1925	15,1	159,7	0,04	0,9	0,09	3,9	15,2	16
1926	15,0	153,3	0,04	1,1	0,10	5,3	15,1	15
1927	15,4	159,0	0,04	1,6	0,13	4,3	15,6	16

b. Postaufträge.

Geschäftsjahr	Inlandsverkehr		Auslandsverkehr			Gesamtver	
	Stückzahl	Betrag	abgehend Stückzahl	ankommend Stückzahl	ankommend Betrag	Stückzahl	eingezo Be
	in Millionen						
	Stück	Fr.	Stück	Stück	Fr.	Stück	F
1918	2,7	376,72	0,0009	0,022	0,46	2,7	37
1919	2,8	407,68	0,0009	0,025	0,41	2,8	40
1920	3,6	542,33	0,0006	0,044	2,13	3,6	54
1921	3,8	489,45	0,0010	0,014	1,00	3,8	49
1922	3,9	458,48	0,0009	0,007	0,28	3,9	45
1923	4,2	461,40	0,0010	0,005	0,21	4,2	46
1924	4,5	498,27	0,0010	0,005	0,26	4,5	49
1925	4,5	500,44	0,0008	0,007	0,42	4,5	50
1926	4,1	469,90	0,0010	0,015	0,61	4,1	47
1927	4,0	466,25	0,0010	0,015	1,11	4,0	46

Von den Nachnahmen wurden 8,8 v H (im Jahre 1918) 15,0 v H (im Jahre 1927) und von den Postaufträgen 3 v H (im Jahre 1918) bis 49,5 v H (im Jahre 1927) ht eingelöst. Die Postaufträge sind als eingeschriebene iefe ebenso wie die Nachnahmebriefe auch in der Ge- ntzahl der Briefpost (s. unter 1.) und die Nachnahme- ete in der Gesamtzahl der Paketpost (s. unter 3.) mit- halten. Ferner sind die eingelösten Aufträge und Nach- hmen in der Gesamtzahl der Post- und Zahlungs- weisungen, soweit sie im Postscheckwege verrechnet rden, mitgezählt (s. unter 7.). Bei den nach dem Aus- d abgehenden Postaufträgen kann der Betrag nicht gegeben werden, weil er am Aufgabeort nicht bekannt ist.

Nach dem schweizerischen Geschäftsbericht von 1923 trat der Zustellung von Nachnahmen und Postaufträgen sofern eine Änderung ein, als diese Sendungen früher, nn sie bei der ersten Vorzeigung nicht eingelöst wurden, h einer siebentägigen Frist nochmals zugestellt werden ßten, während seit 1923 im Falle der Nichteinlösung der ersten Vorzeigung dem Empfänger schriftlich eine ist gesetzt wird, in der die Einlösung bei der Postanstalt folgen kann. Das neue Verfahren brachte eine wesent- e Betriebsersparnis und hat nicht, wie vielfach be- chtet wurde, zur Vermehrung der unbezahlt zurück- enden Nachnahmen und Postaufträge beigetragen, viel- hr bewirkt, daß 15 v H der früher erst bei der zweiten rzeigung eingelösten Sendungen jetzt schon bei der ersten rzeigung bezahlt werden. Eine zweite Vorzeigung er- gt jedoch, und zwar kostenlos, wenn der Empfänger r eine zur Annahme oder Rückweisung berechtigte rson beim ersten Zustellversuch nicht angetroffen wird, d gegen eine besondere Gebühr, wenn der Empfänger bst oder eine von ihm beauftragte Person eine zweite rweisung verlangt. Die Steigerung der uneingelöst bliebenen Nachnahmen und Postaufträge, die sich haupt- hlich erst in den letzten Berichtsjahren bemerkbar machte, ruhte auf der Verschlechterung der allgemeinen Wirt- aftslage und zum Teil auch darauf, daß Postscheckkunden Postscheckkonto in erhöhtem Maße zur Begleichung der chnungen benutzten.

6. Postanweisungsverkehr.

schäfts-jahr	Inlandsverkehr		Auslandsverkehr				Gesamtverkehr	
			abgehend		ankommend			
	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag
	in Millionen							
	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.
918...	5,2	484,4	2,3	48,1	2,3	62,4	9,8	594,9
919...	4,8	479,5	1,3	30,6	0,8	27,1	6,9	537,2
920...	4,6	477,5	0,6	16,7	0,3	10,9	5,5	505,1
921...	4,0	400,9	0,4	11,6	0,2	6,8	4,6	419,3
922...	3,8	337,2	0,33	8,2	0,12	6,6	4,3	352,0
923...	3,8	315,1	0,29	7,0	0,21	7,9	4,3	330,0
924...	4,0	323,9	0,31	9,8	0,18	10,2	4,5	343,9
925...	4,1	332,7	0,49	18,5	0,25	20,8	4,8	372,0
926...	4,1	341,7	0,67	25,9	0,29	22,1	5,1	389,7
927...	4,2	353,9	0,74	31,4	0,36	27,3	5,3	412,6

Der Rückgang im Inlandsverkehr in den ersten Nach- iegsjahren wird durch die vermehrte Inanspruchnahme s Postscheckdienstes (vgl. unter 7.) mehr als ausgeglichen. er starke Rückgang des Auslandsverkehrs hing besonders mit der Abnahme der Sendungen für Kriegsgefangene zusammen. Vom Jahre 1924 an machte sich sowohl im Inlandsverkehr wie auch im Verkehr nach und aus dem Ausland wieder eine Steigerung im Postanweisungsverkehr bemerkbar, wenn auch der Vorkriegsstand, der im Jahre 1913 im ganzen rund 9,2 Millionen Stück mit 844,6 Millionen Franken betragen hatte, bei weitem noch nicht erreicht wurde.

Zu bemerken ist noch, daß im Verkehr mit Großbritannien, Britisch Indien, Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika auf Grund besonderer Übereinkommen Inlandspostanweisungen ausgefertigt werden.

7. Postscheckverkehr.

Die Zahl der Kontoinhaber hat sich während der Berichtsjahre dauernd in aufsteigender Linie bewegt, ebenso die Gesamtzahl der behandelten Aufträge (vgl. Zusammenstellung auf der folgenden Seite). Wenn der Geldumsatz, besonders im bargeldlosen Verkehr mit dem Ausland, in den Jahren 1921 bis 1923 etwas gesunken ist, so war dies hauptsächlich auf die zeitweilige Einstellung des Überweisungsverkehrs nach und von einigen Ländern, unter denen sich 1923 auch Deutschland befand, zurückzuführen. Bereits in den Jahren 1921 und 1922 war der Betrag der Überweisungen nach Deutschland und Österreich infolge der niedrigen Umrechnungskurse immer mehr zurückgegangen; die Schweizerische Nationalbank notierte z. B. Ende 1920 noch für Berlin 9,15, für Wien 1,65, Ende 1921 aber nur noch für Berlin 2,90 und für Wien 0,21.

Am 1. Januar 1921 wurde in Lugano ein neues Postscheckbüro errichtet. Damit stieg die Zahl der schweizerischen Postscheckbüros auf 25.

Zur Förderung und Erleichterung des Postscheckverkehrs wurden von der schweizerischen Postverwaltung verschiedene Maßnahmen getroffen. So wurde das Mindestguthaben, über das erst bei Aufgabe eines Kontos verfügt werden kann und das bisher 100 Fr. betragen hatte, am 14. März 1919 auf 50 Fr. herabgesetzt. Weiter wurde Anfang desselben Jahres zugelassen, daß Kontoinhaber in Orten ohne Postscheckbüro Barabhebungen von ihrem Konto gegen eine besondere Gebühr auch bei der Ortspostanstalt vornehmen konnten. Das Verfahren wurde im Jahre 1921 so ausgebildet, daß den Kontoinhabern, an deren Wohn- oder Geschäftsort sich kein Postscheckbüro befindet, auf ihren Antrag ein Betrag ihres Guthabens auf ein Nebenkonto ausgeschieden und zur jederzeitigen Abhebung bei der Ortspostanstalt bereitgehalten wird.

Am 1. Mai 1921 wurden Reisescheckheftchen eingeführt, die je 10 bei jeder schweizerischen Postanstalt einlösbare Blankette zu 50 oder 100 Franken enthielten. Im Jahre 1922 wurden die Reiseschecks so ausgestaltet, daß sie auch auf den Namen von Angehörigen oder Angestellten eines Kontoinhabers ausgestellt werden konnten[3]). Ferner wurde die Londoner Zweigstelle des Schweizerischen Bankvereins und seit Dezember 1923 auch die »Rotterdamsche Bankvereeniging« in Haag auf Grund besonderer Vereinbarungen ermächtigt, Reiseschecks der schweizerischen Post an Reisende auszugeben.

[3]) Die schweizerischen Reisescheckheftchen erfüllen den gleichen Zweck wie die von der Deutschen Reichspost eingeführten Postkreditbriefe, die auf jede durch 100 teilbare Summe bis 5 000 RM ausgestellt und an jeden ausgehändigt werden, der den Betrag entweder bar einzahlt oder auch von seinem Postscheckkonto abschreiben läßt. Innerhalb der Gültigkeitsdauer des Postkreditbriefes von 6 Monaten kann der Betrag, auf den er ausgestellt ist, bei jeder deutschen Postanstalt in durch 100 teilbaren Teilbeträgen abgehoben werden.

Geschäftsjahr	Zahl der Kontoinhaber am Jahresende	Bargeldloser (Giro-) Verkehr [1]				Einzahlungen [2]		Auszahlungen [3]		Gesamtzahl der behandelten Aufträge	Gesamtumsatz	Gutha der Ko inhabe Jahres
		Inland		Ausland								
		Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag	Stückzahl	Betrag			
		in Millionen										
		Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Stck.	Fr.	Fr.
1918	27 604	5,2	11 172,3	0,02	10,5	13,8	2 170,2	2,9	2 146,2	21,9	15 499,2	121
1919	33 780	6,1	11 920,2	0,02	2,7	14,6	2 396,3	2,9	2 383,0	23,6	16 702,2	134
1920	38 745	7,2	14 225,4	0,02	2,6	16,9	2 841,6	2,9	2 834,4	27,0	19 904,0	140
1921	42 740	8,1	12 600,5	0,02	1,9	17,6	2 580,4	3,0	2 593,0	28,7	17 775,8	126
1922	46 184	9,1	11 976,3	0,02	1,2	19,0	2 521,5	3,1	2 498,2	31,2	16 997,2	149
1923	50 334	10,2	12 963,1	0,01	0,5	20,8	2 676,2	3,2	2 670,7	34,2	18 310,5	154
1924	54 799	11,5	14 349,4	0,02	3,4	22,8	2 950,1	3,5	2 948,0	37,8	20 250,9	156
1925	59 077	12,7	15 120,6	0,04	8,7	25,2	3 093,8	3,7	3 085,4	41,6	21 308,5	160
1926	63 327	13,6	15 244,3	0,09	15,2	27,1	3 123,0	3,9	3 113,0	44,7	21 495,5	164
1927	68 560	14,8	16 372,2	0,14	26,7	29,4	3 312,6	4,0	3 292,8	48,3	23 004,3	176

[1]) Gut- und Lastschriften.
[2]) Einzahlungsscheine (Zahlkarten) und gutgeschriebene Postanweisungen einschließlich eingezogener Nachnahme- und Postauftragsbeträge.
[3]) Auf Schecks und Zahlungsanweisungen.

Ferner wurden mit den Gas-, Licht- und Wasserwerken der Städte und Gemeinden Abkommen getroffen, wonach die Post von den Kontoinhabern beauftragt werden kann, die Kosten für ihren Verbrauch an Elektrizität, Gas oder Wasser ohne weiteres von ihrem Konto ab- und den Lieferwerken auf ihr Konto gutzuschreiben. Diese Zahlungsweise erfreut sich steigender Beliebtheit, da sie sowohl für die Kontoinhaber wie auch für die Werke einfach und zeitersparend ist.

8. Reiseverkehr.

Geschäftsjahr	Pferdeposten		Auto- (Kraft-) posten		Zusammen	
	Zahl der Reisenden	Fahrschein- u. Gepäckgebühren Fr.	Zahl der Reisenden	Fahrschein- u. Gepäckgebühren Fr.	Gesamtzahl der Reisenden	Gesamtertrag Fr.
	in Tausend					
1918..	539,6	849,7	58,6	105,3	598,2	955,0
1919..	521,0	887,1	104,1	234,4	625,1	1 121,5
1920..	482,9	760,6	252,1	578,1	735,0	1 338,7
1921..	402,3	662,4	537,9	1 225,2	940,2	1 887,6
1922..	364,8	510,9	742,3	1 690,0	1 107,1	2 200,9
1923..	338,5	490,1	927,1	2 166,9	1 265,6	2 657,0
1924..	270,1	347,6	1 195,1	2 712,0	1 465,2	3 059,6
1925..	201,9	294,5	1 560,4	3 384,2	1 762,3	3 678,7
1926..	132,8	202,5	2 057,8	3 482,7	2 190,6	3 685,2
1927..	76,4	127,7	2 759,0	4 419,5	2 835,4	4 547,2

Der Reiseverkehr bildet im Haushalt der schweizerischen Postverwaltung wegen des starken Fremdenverkehrs einen wichtigen Betriebszweig, der durch den Weltkrieg und seine Folgeerscheinungen besonders schwer in Mitleidenschaft gezogen worden war, sich aber nach Beendigung des Krieges sehr schnell wieder erholte. Im Jahre 1913 umfaßte er bereits 1 803,5 Tausend Reisende und sein Ertrag war auf 2 068,6 Tausend Franken gestiegen, im Jahre 1918 war dagegen die Gesamtzahl der Reisenden auf rund ein Drittel der Vorkriegszeit gesunken. Wenn der Gesamtertrag nicht in gleichem Maße abgenommen hatte, so war dies in der Hauptsache einer im Jahre 1918 vorgenommenen Erhöhung der Gebühren zu danken. Nach Jahre 1918 zeigte der Reiseverkehr in seinem Ges umfang eine von Jahr zu Jahr steigende sehr rasche nahme, so daß er im Jahre 1927 den Vorkriegsstand 1913 bereits weit überholt hatte.

Die vorstehende Zusammenstellung zeigt auch, wie Pferdeposten in steigendem Maße durch Autoposten (K posten) ersetzt worden sind. Eine im Jahre 1922 vo nommene Vergleichung der Ergebnisse beider Befö rungsarten ergab, daß der Kraftwagenbetrieb in w schaftlicher Beziehung dem Pferdebetrieb überlegen ist. demselben Jahre wurde nach eingehenden Versuchen übergegangen, eine Anzahl Wagen, besonders für Alpenposten, statt der früheren Vollgummireifen mit reifen auszurüsten. Die Erfahrungen mit der Neue waren außerordentlich befriedigend. Nicht nur, daß Straßen weniger mitgenommen wurden, sondern di ringeren Erschütterungen verminderten auch die W abnutzung und infolgedessen die jährlich notwendig denden Instandsetzungsarbeiten sowie den Benzinverbr Ferner ergab sich, daß die Luftreifenwagen schwi Schneeverhältnisse noch überwanden, wo die Wagen Vollgummireifen schon bisweilen versagt hatten; auc die Fahrt in ihnen für Reisende und Führer angeneh und weniger ermüdend. Zur Erleichterung und He des Reiseverkehrs wurden die Alpenposten dem intern nalen Verband für die Ausgabe zusammengestellter F scheine angeschlossen, ferner für die ganze Schweiz gü Kilometerhefte zu 100 und 200 km zu ermäßigten Pr ausgegeben sowie Arbeiter- und Schülerdauerk (Abonnements) mit 50 v H Preisermäßigung eingefü

9. Feldpostverkehr.

Mit der fortschreitenden Demobilmachung der schw rischen Armee im Jahre 1919 konnte auch die Fel abgebaut werden[4]). Ebenso konnte auch der Postdienst die Ende 1918 noch in der Schweiz verbliebenen 7000 deutschen und österreichischen Internierten, nac sie Ende August 1919 ebenfalls in die Heimat abbefö waren, eingestellt werden. Immerhin hat die schweizer Postverwaltung im Jahre 1919 noch 254 000 Feld

[4]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1918, S. 336.

ten unentgeltlich an die Truppen vermittelt. Der Postverkehr der Internierten an gebührenfreien persönlichen und abgegangenen Sendungen umfaßte im Jahre 1919 h 790 000 Briefe, Postkarten, Zeitungen, Päckchen und stige Pakete gegen 7 433 000 im Vorjahr ohne die amtlen Sendungen der für die Unterbringung tätigen Dienstlen. Außerdem wurden im Jahre 1919 noch 5 773 Anisungen mit 210 151 Fr. gegen 170 000 mit 5,5 Milnen Fr. im Vorjahr an die Festgehaltenen ausgezahlt, runter denen aus Deutschland 4 702 Anweisun- mit 175 026 Fr. Als unzustellbar mußten 69 105 Senngen an den Aufgabeort zurückgeleitet werden. Die Zahl von der schweizerischen Post bearbeiteten und weiterleiteten Durchgangssendungen belief sich in den Jahren 18 und 1919 auf:

	1918 Stück	1919 Stück
Briefe und Postkarten..	162 488 000,	29 315 000,
Päckchen bis 1 kg	6 202 000,	3 251 000,
Größere Pakete bis 5 kg	27 985 000,	1 008 000,
Anweisungen	1 377 000,	448 000,
	Fr.	Fr.
mit	20 357 000,	7 450 000.

Zur Bearbeitung der Postsendungen für die Kriegsangenen waren im Jahre 1919 noch 60 Beamte und Angestellte erforderlich. Der schweizerische Gebührenteil für die im Jahre 1919 gebührenfrei beförderten iegspostsendungen aller Art würde im Falle der Freichung rund 868 000 Fr. betragen haben. Zu diesem bührenausfall treten noch die Ausgaben für die Bezüge ausschließlich in diesem Dienst beschäftigten Personals oie die Kosten für Formblätter, Bürobedarf, Heizung, leuchtung usw. von rund 325 000 Fr.

D. Kurswesen.

Die Einschränkung der Zugverbindungen auf den weizerischen Bahnen während der Kriegsjahre, besons der Wegfall wichtiger Nachtschnellzüge, hatte auch eine deutende Verminderung der Bahnpostverbindungen zur lge. Ebenso waren auch die Bergpostkurse nach Mögkeit eingeschränkt und eine Anzahl von Landpostverndungen ganz aufgehoben worden. Den Wünschen nach rbesserung der Postverbindungen konnten angesichts der rch die Verhältnisse in immer größerem Maße der Postrwaltung auferlegten Zurückhaltung und wegen des ten Steigens aller Betriebskosten nur da Rechnung gengen werden, wo wichtige Interessen der Allgemeinheit Frage standen. Bei dem verhältnismäßig dichten Bahn- der Schweiz bilden die Eisenbahnen die Hauptadern s Kursnetzes, von denen sich die Überlandverbindungen rch Pferde-, Kraft- oder Botenposten abzweigen. Inlgedessen werden die Postverbindungen im wesentlichen rch die Zugfolge und die Fahrpläne der Eisenbahnen bemmt, die sich leider nicht immer so einrichten lassen, wie für die Postbeförderung zweckmäßig und wünschenswert äre.

Von den insgesamt 208 schweizerischen Haupt- und ebenbahnen[5]) wurden bis zum Jahre 1923 zur Postberderung 163 und vom Jahre 1924 an 164 auf einer etzlänge von rund 5 600 km (95 v H der Gesamtnetzlänge) benutzt. Bei den übrigen Bahnen, die zur Postbeförderung nicht benutzt wurden, handelt es sich um Anlagen für den Ortsverkehr, an deren Stelle sich die Post anderer Beförderungsmittel bediente. Ferner wurden noch mit den Fahrzeugen von 7 (vor 1923: 8) Schiffahrtsunternehmungen Postsachen versandt.

Über die Art des Postdienstes in den Zügen, die sich ebenso wie die Zahl der benutzten Züge nach dem Verkehrsumfang richtet, finden sich in den schweizerischen Geschäftsberichten von 1918 und 1919 keine genaueren Angaben. Nach dem Geschäftsbericht von 1921 war die Anzahl der Bahnpostkurse 433 mit einer Streckenlänge von 6 937 km gegen 426 Bahnpostkurse mit einer Streckenlänge von 6 201 km im Vorjahr. Der Dienst in den Postzügen wurde, wie in Deutschland, zum Teil durch Postbeamte in posteigenen Wagen oder in Bahnwagen mit einem Postabteil oder in einem gewöhnlichen Eisenbahngepäckwagen besorgt, zum Teil aber auch durch Bahnpersonal mit wahrgenommen. Über den Umfang des Bahnpostdienstes in den folgenden Jahren von 1921 bis 1927 geben die folgenden Zahlen, die der allgemeinen Betriebsstatistik im Jahrbuch für 1927 entnommen sind, einen Überblick.

Geschäftsjahr	Zahl der Postzüge mit				Postzugkilometer in 1000 km
	Postpersonal		Postbeförderung durch Bahnpersonal		
	Werktags	Sonntags	Werktags	Sonntags	
1921	1 012	72	1 356	417	23 066,9
1922	1 009	73	1 340	413	22 773,4
1923	1 016	74	1 361	419	23 130,8
1924	1 064	80	1 474	579	25 250,2
1925	1 098	93	1 562	624	25 392,9
1926	1 132	98	1 619	655	26 458,5
1927	1 157	107	1 626	673	27 053,4

Entsprechend der vermehrten Zugbenutzung erhöhte sich auch die Zahl der im Bahnpostdienst tätigen Beamten. Während im Jahre 1921 durchschnittlich werktags 501 und Sonntags 33 Beamte notwendig waren, mußten im Jahre 1927 zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs durchschnittlich werktags 577 und Sonntags 59 Beamte im Bahnpostdienst beschäftigt werden. Die Zahl der posteigenen Bahnpostwagen, von denen für Normalspurbahnen zwei-, drei- und vierachsige Wagen, für Schmalspurbahnen zwei- und dreiachsige Wagen im Gebrauch waren, vermehrte sich im gleichen Zeitraum nur um 9, nämlich von 340 im Jahre 1921 auf 349 im Jahre 1927. Kartenschlüsse (Abfertigungen mit Karten) mußten im Jahre 1927 auf Ortspostanstalten und Bahnposten im Inland 16 251 882, auf Postanstalten und Bahnposten im Ausland 340 712, im ganzen 16 592 594 Stück gefertigt werden.

Die Vermehrung der Züge und die durch Einführung des elektrischen Betriebes auf vielen Linien erreichte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten haben nach und nach viele wertvolle Verbesserungen des Postversands ermöglicht. Die größeren Zuggeschwindigkeiten brachten aber auch Nachteile für den Postdienst mit sich, weil sie in der Regel mit Einschränkungen der Haltezeiten, namentlich bei Schnellzügen, verbunden waren, was sich auf die Beförderung der gewöhnlichen Paketpost ungünstig auswirkte. Diese mußte deshalb mehr und mehr aus den Schnell- und

[5]) Hauptbahnen: Schweizerische Bundesbahn, Lötschrgbahn, Bern-Neuenburg-Bahn, Münster-Lengnau-Bahn, odensee-Toggenburg-Bahn; Nebenbahnen: Sonstige rmal- und Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Trambahnen d Drahtseilbahnen.

Eilzügen auf Personenzüge verlegt werden und gelangte so in vielen Fällen um einen halben oder ganzen Tag später zur Abtragung an die Empfänger als vorher. Ferner machte die Kürzung der Haltezeiten an vielen Orten eine Vermehrung des zum Postsachenaustausch auf den Bahnhöfen erforderlichen Personals notwendig.

In gleichem Maße, wie sich in den Nachkriegsjahren der Bahnpostverkehr wieder erholte, vermehrten sich auch wieder die Überlandpostverbindungen. Hierzu rechnen in der Schweiz die Kraftwagenlinien (Autoposten), die entweder von der Postverwaltung selbst oder von Unternehmern unterhalten werden, ferner die Pferdepostlinien und die Botenpostlinien, die durch Postboten zu Fuß oder mit Fahrrad besorgt werden. Der größere Teil dieser Postkurse verkehrte während des ganzen Jahres, der Rest entweder nur im Sommer oder auch nur im Winter, wie namentlich solche Pferdeposten, die an die Stelle von nur während des Sommers in Betrieb befindlichen Kraftposten eingerichtet werden mußten. Über die Zahl der vorhanden gewesenen Überlandpostverbindungen geben nur einzelne der vorliegenden Geschäftsberichte Auskunft. Die Anzahl der Postkurse ist auch wegen der zum Teil verschiedenen Betriebsdauer zur Beurteilung der Jahresleistung weniger geeignet als die Zahl der zurückgelegten Streckenkilometer, die in der nachstehenden Übersicht, soweit sie aus den Geschäftsberichten zu ersehen waren, zusammengestellt sind.

Geschäftsjahr	Kraftposten	Pferdeposten	Botenposten	Im ganzen
	Streckenkilometer in km			
1920	983	4 559	3 660	9 202
1921	1 804	3 690	3 830	9 324
1922	2 267	3 433	3 863	9 563
1923	2 744	2 602	3 852	9 198
1924	2 718	2 066	3 834	8 618
1925	3 126	1 733	3 823	8 682
1926	3 498	1 729	3 762	8 989
1927	4 238	2 432	2 555	9 225

Im Jahre 1927 bestanden 26 posteigene Kraftposten, die nur im Sommer verkehrten und, mit Ausnahme der neu eröffneten Linie Zürich–Dübendorf Flugplatz, sämtlich Alpenposten waren. Die Sommer-Alpenposten beförderten 254 590 Reisende und wiesen trotz der teilweise recht ungünstigen Witterung eine Verkehrssteigerung von 40 v H auf.

E. Personalverhältnisse.

Die eidgenössischen Räte hatten im Jahre 1918, um die Ausgaben einzuschränken, eine Vereinfachung und Umgestaltung der Postverwaltung gewünscht. Sie vertraten die Auffassung, daß die Zahl der Arbeitskräfte zu groß wäre und daß sie nicht wirtschaftlich genug verwandt würden. Die schweizerische Postverwaltung nahm zwar zu der Angelegenheit ausführlich Stellung; setzte aber, um Klarheit zu schaffen, einen Ausschuß zur Prüfung der Verhältnisse ein, der seine Tätigkeit zu Beginn des Jahres 1919 aufnahm[6]). Wie sich das Ergebnis der Untersuchungen auf die Personalbewegung der folgenden Jahre auswirkte, ergibt die nachstehende Zusammenstellung.

Geschäftsjahr	Beamte, Angestellte und Hilfspersonal waren am Jahresschluß vorhanden: bei der Hauptverwaltung (Oberpostdirektion)	bei den Kreispostdirektionen	im Betrieb bei den Postämtern, Ablagen usw.	Gesamtzahl
1918	276	483	16 037	16 79
1919	216	445	16 457	17 11
1920	202	495	16 176	16 87
1921	238	441	15 601	16 28
1922	248	413	15 323	15 98
1923	258	384	15 039	15 68
1924	267	375	14 824	15 46
1925	269	357	14 866	15 49
1926	285	362	14 852	15 49
1927	285	353	14 847	15 48

Die Übersicht zeigt einen ständigen Rückgang des Pernalstandes in den Jahren 1920 bis 1924, während Gesamtzahl des Personals in den letzten drei Jahren nähernd gleich geblieben ist trotz erhöhter Anforderung infolge bedeutender Zunahme des Verkehrs. Der Abb wurde durch Betriebsvereinfachungen und verschied Sparmaßnahmen, wie z. B. vermehrte Übertragung Postsachenbeförderung in den Zügen auf das Bahnper nal u. a. mehr, ermöglicht. Die Gesamtkosten an soldungen für dieses Personal stiegen im Jahre 1927 93,9 Millionen Franken oder 77,6 v H der Betriebsa gaben gegen 47,3 Millionen Franken im Jahre 19 wobei allerdings die damals noch gezahlten Kriegste rungs- und Nachteuerungszulagen nicht inbegriffen sind

Der Gesundheitszustand des Personals im allgemeinen befriedigend, wenn auch durch die währ der Kriegszeit eingeschränkte Annahme von jungem N wuchs das vorhandene Personal ein zu hohes Du schnittsalter aufwies. Das Anschwellen der Krankhei tage in einzelnen Jahren war in der Hauptsache dem A treten von Grippeepidemien und anderen ansteckend Krankheiten zuzuschreiben. Der Vomhundertsatz der krankten von den bei der Oberdirektion, den Kreispostdi tionen sowie den Postbüros I. und II. Klasse voll besch tigten Beamten betrug 58,53 im Jahresdurchschnitt schwankte in den Jahren 1918 bis 1926 zwischen 42 und 72,50. Auf rund 11 300 Bedienstete, die das zu a schließlich persönlicher Dienstleistung verpflichtete und v beschäftigte Personal umfassen, entfielen im Jahre 19 113 729 Krankheitstage, im Jahre 1926: 108 128 Kra heitstage und im Jahre 1927: 117 507 Krankheitstage

Über die Einrichtung der am 1. April 1918 auf Gr des Art. 60 des Kranken- und Unfallversicherungsgese in Kraft getretenen Unfallversicherung a Postbediensteten ist bereits im Jahrgang 1918 des Arch für Post und Telegraphie berichtet worden[7]). Aus der genden Aufstellung (s. nächste Seite) sind die in den richtsjahren eingetretenen Unfälle, die Leistungen der V sicherungsanstalt an die Versicherten und die von schweizerischen Postverwaltung geleisteten Zuschüsse sichtlich.

Die Einführung des Achtstundentags 1. August 1919 auf Grund eines neuen Arbeitszeitgese war für die Postverwaltung von einschneidender Be tung. Der Achtstundentag war nach dem Gesetz, das vollem Umfang allerdings erst im Jahre 1921 in Kr

[6]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1918, S. 338 und 339.

[7]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1918, S. 337 und

...e- ...fts- ...hr	Zahl der Betriebs-unfälle	Zahl der Nicht-betriebs-unfälle	Leistungen der Anstalt [1]) Fr	Zuschüsse der Postverwaltung an die Versicherten [2]) Fr	Zuschüsse der Postverwaltung an die Anstalt [3]) Fr.
...18	268	278	66 442	39 247	178 959
...19	627	524	199 046	102 159	287 026
...20	620	631	(fehlt)	(fehlt)	(fehlt)
...21	524	589	303 539	101 340	525 018
...22	651	584	325 651	91 385	485 484
...23	640	560	373 479	91 530	460 714
...24	710	569	385 359	86 271	522 357
...25	788	631	376 302	73 134	531 083
...26	831	587	412 854	80 704	467 202
...27	883	673	393 916	71 995	470 484

An Krankengelder, Pflegekosten, Renten und Bestattungskosten.
Zu den Krankengeldern, Betriebsunfallrenten und Bestattungskosten
Prämienzahlungen an die Versicherungsanstalt.

...t, zwar nur für die ständig und vorwiegend im Be...ebsdienst beschäftigten Personen, soweit sie zu ausschließ... persönlicher Dienstleistung verpflichtet waren, vorge...en; immerhin haben die nicht zu ausschließlich persön...er Dienstleistung verpflichteten Personen, bei denen die ...beitszeit zum Teil aus Zeiten bloßer Dienstbereitschaft ...teht und deshalb auf 9 Stunden ausgedehnt werden ...m, Anspruch auf eine im Verhältnis zum Verkehrsum...g und der dienstlichen Beanspruchung stehende Barent...ädigung, um sich an den Ruhetagen und während der ...rien ablösen lassen zu können. Durch verschiedene Maß...hmen, wie Einschränkung der Schalterstunden, wirt...aftlichere Verwendung des Personals, bessere Arbeits...teilung und anderes mehr, gelang es der Verwaltung, ... Durchführung des Gesetzes im allgemeinen ohne er...liche Mehrausgaben zu ermöglichen. Eine im Art. 16 ... Gesetzes vorgesehene Bestimmung, wonach bei unvor...rgesehenen dringenden Arbeiten Dienstleistungen über ...n Achtstundentag hinaus verlangt werden können, kam ...sher nur in wenigen Ausnahmefällen zur Anwendung. ...n letzten Berichtsjahr 1927 unterstanden dem Arbeits...itgesetz vom Betriebspersonal 8 749 (56,5 v H) Arbeits...äfte, während auf 6 736 Beamte der Zentral- und ...reisverwaltung, Posthalter, Ablagehalter, Landbrief...äger und Hilfskräfte (43,5 v H) die Vorschriften des ...chtstundentags nicht anwendbar waren. Von den Post...d Ablagehaltern bezogen die meisten eine Entschädigung ...r Selbstablösung an Ruhetagen und während der Ferien, ...ogegen die meisten Landbriefträger die Sorge der Ab...sung an Ruhetagen und während der Ferien der Ver...altung überließen. Nur 437 Hilfskräfte mit einer täg...hen Arbeitsleistung von durchschnittlich weniger als ... Stunden erhielten weder Ruhetage noch Ferien auf Kosten ...r Verwaltung.

F. Verschiedenes.

...Der Absatz von Postwertzeichen ist im allge...einen von der Zu- oder Abnahme der zur Auflieferung ...mmenden Postsendungen abhängig. Im Jahre 1922 ...rden zwei schweizerische Maschinenfabriken zur Her...llung von Frankierstempelmaschinen ermächtigt und Vor...riften für den Verkauf der Maschinen und ihre Ver...endung aufgestellt. Von solchen Maschinen machten in ...n folgenden Jahren größere Geschäftshäuser mit um...ngreichem Postverkehr in steigendem Maße Gebrauch. Im Jahre 1927 wurden bereits Sendungen für 5 362 597 Fr. gleich 4,8 v H des gesamten Wertzeichenertrags mit Frankiermaschinen freigemacht.

Die Postwertzeichen der niedrigen Werte werden von der eidgenössischen Münze in Buchdruck, die hochwertigen Marken von der eidgenössischen Landestopographie in Kupferdruck für Rechnung der Postverwaltung hergestellt. Das zu verwendende Papier liefert die Postverwaltung, die es hierzu besonders anfertigen läßt. Neben den gewöhnlichen Postwertzeichen wurden im Laufe der Berichtsjahre zu verschiedenen Gelegenheiten auch eine Reihe von Erinnerungsmarken und Gedenkkarten ausgegeben, deren Reinertrag in der Regel auf Beschluß des Bundesrats wohltätigen Zwecken überwiesen wurde. Auch die schweizerische Stiftung „Für die Jugend“ hat verschiedentlich unter Mitwirkung der Postverwaltung Wohlfahrtsmarken der unteren Gebührensätze mit einem kleinen Preisaufschlag zum Verkauf bringen lassen. Nach Abzug des Gebührenwerts wurde der Einnahmeüberschuß den Fürsorgebestrebungen der Stiftung für Knaben und Mädchen im schulentlassenen Alter zugewendet. Ferner wurden am 1. März 1923 zur Freimachung der Flugpostzuschläge und zur besseren Kennzeichnung der mit Luftposten zu befördernden Sendungen neue Flugpostmarken nach Entwürfen des Kunstmalers Bickel in Zürich in sechs Werten zu 15, 25, 35, 40, 45 und 50 Rp ausgegeben.

Vom 1. April 1918 an wurden die Kreispostkassen und Poststellen mit dem Verkauf der eidgenössischen Stempelmarken betraut. Die Postverwaltung erhält dafür eine Entschädigung von 5 v H des Wertes der abgesetzten Marken.

Ende 1919 konnte die zugunsten von Auskunfts- und Hilfsstellen für Kriegsgefangene bewilligte Gebührenfreiheit infolge Heimschaffung der Kriegsgefangenen zurückgezogen werden. Bestehen blieb noch die Gebührenfreiheit zugunsten einer Anzahl von Notstandskommissionen für die schweizerische Bevölkerung und zugunsten der Soldatenfürsorge. Neu wurde im Jahre 1919 die Portofreiheit verschiedenen Hilfsaktionen für die Bevölkerung der unter den Kriegsfolgen leidenden Länder zugestanden.

Die Vorarbeiten für die vom Bundesrat auf den Zeitpunkt der Wiederkehr regelrechter Verhältnisse beschlossene Einführung der Stundenzählung von 0 bis 24 wurden bereits im Jahre 1918 begonnen. Nachdem dann im Jahre 1919 die Einführung der neuen Stundenzählung endgültig auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Sommerfahrplans 1920 festgesetzt war, konnten die Änderungen der Datumstempel, Büroubren, Briefkastentäfelchen usw. bis zu diesem Zeitpunkt fast vollständig durchgeführt werden. Soweit es bei den Datumstempeln nicht ganz möglich war, wurden für die kurze Zwischenzeit besondere Vorkehrungen zur Vermeidung von Irrtümern getroffen.

Im Jahre 1921 endlich wurden die Umschlagseiten der Briefmarkenheftchen, der Postscheckhefte, der Verzeichnisse der Postscheckkunden, die Umschlagdeckel der Empfangscheinbücher (Posteinlieferungsbücher) und die Rückseiten amtlicher Formblätter zur Aufnahme von privater Reklame zur Verfügung gestellt. Die Reineinnahme aus dieser „Postreklame“ auf Posteinrichtungen und Formblättern, die im nächsten Jahre noch weiter ausgebaut wurde, belief sich 1919 auf rund 30 000 Fr. und im folgenden Jahre auf rund 50 000 Fr. In den Geschäftsberichten der nächsten Jahre ist die Postreklame nicht mehr besonders erwähnt.

Schriftwerke.

Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost im Grundriß. Von Dr. jur. et. rer. pol. H. Hellmuth, Oberpostdirektor in Nürnberg. 476 Seiten. Mit 9 Abbildungen auf Kunstdruckpapier. Preis broschiert 18,50 *RM*, in Leinen 21 *RM*. — Angehörige der Deutschen Reichspost erhalten bei unmittelbarer Bestellung beim Verlag die geheftete Ausgabe für 13 *RM*, das in Ganzleinen gebundene Stück für 14,70 *RM*. — 1928. C. E. Poeschel Verlag, Stuttgart.

Während es die Aufgabe der Volkswirtschaftslehre ist, wirtschaftliche Tatsachen und ihre Zusammenhänge innerhalb einer Volksgemeinschaft festzustellen, sucht die Betriebswirtschaftslehre die Gesetzmäßigkeiten innerhalb des einzelnen Betriebs zu erforschen. Hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Literatur des Postwesens konnte noch im 2. Jahrgang 1925 des »Archivs der Fortschritte betriebswirtschaftlicher Forschung und Lehre« festgestellt werden, daß zwar zahlreiches Fachmaterial vorhanden war, daß es aber in der Hauptsache technischen Inhalt aufwies; nur wenige Handbücher mit betriebswirtschaftlichem Einschlag waren damals zu erwähnen. Wenn dann auch im Jahre 1926 und später mehrere betriebswirtschaftliche Abhandlungen über die Deutsche Reichspost erschienen sind, so befaßten sich diese doch nur mit Teilgebieten der Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost. An einer systematischen Zusammenfassung aller Teilaufgaben dieses Forschungsgebiets zu einem einheitlichen wirtschaftswissenschaftlichen Bild fehlte es bisher noch. Den ersten Versuch hierzu unternommen zu haben, bleibt das Verdienst des Verfassers.

Einen kurzen Überblick über die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost hat der Verfasser unsern Lesern bereits im Archiv für Post und Telegraphie gegeben (Nr. 9/1927 und 5/1928). Die Darstellung in seinem »Grundriß« gliedert sich in 4 Teile. In dem ersten, der mit »Grundfragen« überschrieben ist, werden erörtert: betriebswirtschaftliche Aufgabe, Rechtsform, äußerer Aufbau und innere Gliederung der Deutschen Reichspost, die Reichspost als Glied des Weltverkehrs, ihre Finanzierung und das Rechnungswesen. Der nächste Abschnitt behandelt die Lehre vom Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funk**betrieb** (Anlage und Gang der von der Deutschen Reichspost verwalteten Betriebszweige und die Betriebsführung). Es folgt die Lehre vom Post- usw. -**Verkehr**. Hier sind dargestellt: die Beschränkungen in den Verkehrsdarbietungen, der Umsatz an Verkehrsdienstleistungen, die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen und ihr Einfluß auf die Bedürfnisse der Einzelwirtschaften. Der letzte Teil des Werkes handelt vom Tarifwesen und von der Tarifpolitik (die allgemeinen Tarifgrundlagen und die einzelnen Tarifsysteme).

Die Bereicherung des betriebswirtschaftlichen Schrifttums durch eine Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost ist sehr zu begrüßen, zumal durch derartige Arbeiten die Einführung der Deutschen Reichspost in den Wissenschaftsbetrieb der Hochschulen wesentlich gefördert wird; auch dürfte das Werk als Unterlage für weitere wissenschaftliche Forschungen dienen und zu neuen Arbeiten anregen. Insbesondere wird das Buch den Angehörigen der Deutschen Reichspost einen guten Einblick in die betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge der einzelnen Betriebszweige vermitteln. Es ist ihm daher weiteste V[…]breitung zu wünschen.

Wirtschafts-Jahrbuch für Industr[…] und Handel des Deutschen Reichs u[…] der Nachfolgestaaten Österreich-U[…]garns. Jahrgang 1928/29. 2 Bände in Lexi[…]format von je rund 1000 Seiten. Mit 154 D[…]grammen und Karten. Herausgegeben von Dr. K[…] C. Thalheim. Preis des Werkes in Ganzlei[…] 30 *RM*. Herbert Schulze Verlag, Leipzig C[…] Windmühlenstr. 44.

Das vorliegende Wirtschafts-Jahrbuch tritt mit d[…] Jahrgang 1928/29 zum ersten Male an die Öffentlich[…] Es ist ein Sammelwerk und gibt in Einzelaufsätzen ei[…] Überblick über das gesamte Wirtschaftsleben in Deut[…]land und den Nachfolgestaaten Österreich-Ungarns (Ös[…]reich, Tschechoslowakei, Ungarn, Südslawien). Bei [...] Vielgestaltigkeit der heutigen Wirtschaft liegen zusamm[…]fassende Darstellungen, wie sie das vorliegende Jahrb[…] bringt, im Bedürfnis. Sie vermitteln nicht nur die Ken[…]nis der Entwicklung, die die wichtigsten Zweige der W[…]schaft genommen haben, und des heutigen Standes [...] Wirtschaft, sondern erschließen dem Leser auch durch [...]gleichende Darstellungen verwandter Wirtschaftsgebiete [...] inneren Zusammenhänge des Wirtschaftslebens überha[…] die Ursachen des Auf- und Niedergangs und die Proble[…] die sich aus der Betrachtung der Vergangenheit und Ge[…]wart für die Zukunft ergeben. Darin liegt der Hauptw[…] solcher Darstellungen. Die Konjunkturforschung ist h[…] ein wichtiger Zweig der wissenschaftlichen Erforschung [...] Durchdringung des Wirtschaftslebens eines Volkes gew[…]den. Der »Methode und Bedeutung der Konjunktur[…]schung« ist deshalb auch ein breiter Raum im Wirtscha[…] Jahrbuch gewidmet. Unter dem Gesichtspunkt der K[…]junkturforschung muß auch das Wirtschafts-Jahrbuch [...] betrachtet werden. Es bringt vorzügliches Material [...] wissenschaftlichen Erforschung des deutschen Wirtscha[…]lebens und gibt dem Leser Einblick in das, was er brau[…] um sich über alle Zweige der Wirtschaft schnell und si[…] zu unterrichten.

Die einzelnen Aufsätze sind klar, übersichtlich und [...]regend geschrieben. Ein umfangreiches Zahlenmate[…] und zahlreiche Diagramme und Karten verleihen der D[…]stellung wissenschaftlichen Wert und Anschaulichkeit. W[…] auch die Aufsätze die besondere Auffassung ihrer Verfa[…] wiedergeben, so leidet hierunter doch nicht die Einheit[…]keit des Ganzen. Behandelt sind im ersten Teil u. a. [...] deutsche Welthandel, die Finanzwirtschaft und Steuern, [...] Sozialpolitik, der Groß- und Einzelhandel, die Landw[…]schaft, der Buchhandel, das Versicherungswesen, die B[…]ken, der Dawesplan, die Börsen, die Eisenbahn, **die P[…]** und die Schiffahrt, der Bergbau, die verschiedenen [...]dustriezweige (Eisen, Maschinen, Automobile, Elek[…]technik, Keramik, Zement, Glas, Chemie, Leder, Kunstsei[…] Textilwaren, Bekleidung, Kautschuk, Holz, Papier, B[…]druck, Film, Zucker, Brauerei, Tabak usw.), das Bauw[…] und die Wohnungswirtschaft, — sodann hinsichtlich [...] österreich-ungarischen Nachfolgestaaten die Volkswirtsc[…] in Österreich, in der Tschechoslowakei, in Ungarn und S[…]slawien — und am Schluß die wirtschafts- und verke[…] geographischen Grundlagen der deutschen Wirtschaft. [...] zweite Band bringt ein Bezugsquellenverzeichnis aus [...] Wirtschaftszweigen, und zwar für Deutschland und in ei[…]

onderen Abschnitt für alle anderen Länder Mittel-opas (Tschechoslowakei, Österreich, Jugoslawien, Un-n, Rumänien, Polen, Danzig, Memelland, Schweiz, gland, Frankreich, Italien, Belgien, Holland mit Nieder-disch-Indien, Dänemark, Schweden und Finnland). te Sachweiser schließen die Bände ab.

Alles in allem ein Werk, dessen Erscheinen zu begrüßen Es soll jährlich fortgesetzt werden, wie es dem Charak-eines Jahrbuchs entspricht. Wissenschaftler und Prak-er, insbesondere auch Kaufleute und Beamte, werden tzen aus ihm ziehen.

Nachweis

Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und nsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(Januar bis März 1929)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1929, S. 21.

chträge:

7a. Arbeit und Verkehr. Berlin. Verlag des Gesamtverbandes deutscher Verkehrs- und Staatsbediensteter, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 25.

17a. Deutsche Invaliden-Versicherung. Berlin. Schriftleitung der Deutschen Invaliden-Versicherung, Berlin SO 16, Am Köllnischen Park 3.

23a. Der Deutsche Süden. München. Verlag Deutscher Süden, Verlagsgesellschaft mit beschränkter Haftung, München, Maximilianstraße 4.

70a. Das Schwachstrom-Handwerk. Lübeck. Verlag Franz Westphal, Lübeck.

B. Nachweis der Aufsätze usw. [1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

gemeines. Arbeitsbüro, Tätigkeit und Einleitung eines ..., von Österreicher, Fabrikdirektor 88. Jahrg. 1928 Nr. 43 S. 1.
- Die Arbeitskontrolle, von Friedmann, berat. Organisator **97.** Jahrg. 1928 S. 570.
- Arbeitstische — Arbeitsfrische, von Dipl.-Kaufmann Rau-eiser **97.** Jahrg. 1928 S. 458.
- Atomzertrümmerung durch Luftelektrizität **75.** Beil. (Werk-Praxis) 85.
- Ausstellungen, das Pariser Abkommen über internationale ..., von Dr. Döring **26.** Jahrg. 1928 S. 1243.
- Neue Baukunst und Wohnungspolitik **83.** 1.
- Betriebsanalyse, von Dipl. rer. pol. Mayer **97.** Jahrg. 1928 S. 596.
- Das Bodenproblem bei den alten Völkern und die Feldgemeinschaft der Germanen, von Dr. Bohnemann **14a.** Jahrg. 1 Nr. 3 S. 12.
- Buchungsmaschinen, Untersuchungen des Ausschusses für wirtschaftliche Verwaltung an ..., von Kristeller **97.** Jahrg. 1928 S. 466.
- Buchungsmaschinen, warum Mindererfolge bei Umstellung auf ...?, von Dr. Prelinger **97.** 91.
- Neue Deckenkonstruktion **101.** 63.
- Direktionssekretariat, Aufgaben und Arbeitsmittel, von Schigut, Kommerzialrat und Professor **97.** Jahrg. 1928 S. 653.
- Drucksachen, wirtschaftliche Bestellung und Verwaltung von ..., von Fechtner **55.** 14.
- Planvolle Einkaufs-Disposition, von König, berat. Organisator **97.** Jahrg. 1928 S. 685.
- Eisenbahnbetrieb, Aufgaben des ..., von Leibbrand, Reichsbahndirektor **64.** 22.
- Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1926 **9.** 1.
- Eisenbahnen nach Asien **100.** 189.
- Finanzen und Weltwirtschaft, von Dr. Schwarz **85.** 42.
- Flachkartei, das Wesen der ... 88. Jahrg. 1928 Nr. 43 S. 15.

Allgemeines. Die automatisch subtrahierende Geldwechsel- und Lohnauszahlmaschine **55.** 18.
- Genossenschaftswesen und internationaler Warenaustausch, von Dr. Müller, Staatssekretär a. D., Universitätsprofessor **85.** 10.
- Gold, gibt es genug ...?, von Keynes **89.** 89.
- Die Goldbestände in der Welt am 31. Dezember 1928 **87.** 27.
- Haushalt. Haushaltrechtliche Verantwortlichkeit, von Dr. Kluge **25.** Jahrg. 1928 S. 377.
- Haushalt, Probleme der öffentlichen Unternehmungen, des öffentlichen ... und Kredits, von Vogel **94.** Bd. 86 S. 131.
- Haushalts-Planwirtschaft, Schattenseiten der ..., von Fechtner **88.** Jahrg. 1928 Nr. 51 S. 7.
- Heizsysteme der Gegenwart, von Schulz, Finanz- und Baurat **77.** 25.
- Die internationale wirtschaftsstatistische Konvention, von Dr. Wagemann, Professor **26.** 121.
- Korrosion der Metalle, von Dr. Fröhlich **38.** 33.
- Angewandte Korrosionsforschung für die Heizungsindustrie, von Dr.-Ing. Balcke **38.** 49.
- Soziale Lebenslehre, Probleme der ..., von Rumpf **70.** Halbbd. 1 S. 33.
- Leerlauf, von Dr. Goebel **77.** 141.
- Leinöl als Steinschutzmittel, von Zahn **101.** 37.
- Leistungssteigerung durch Werkzeitschriften, von Dr. Rudorff **55.** 67.
- Lichtstärke und Farbe, welche ... gibt die beste Arbeitsleistung **77.** 24.
- Locherinnen, was leisten ...? Wie man Leistungsvergleiche anstellt **97.** Jahrg. 1928 S. 592.
- Die Lumineszenz-Analyse, von Dr. Schnurmann **77.** 28.
- Mahnverfahren. Wie ich eine Mahnabteilung umstelle, von Siegele **97.** Jahrg. 1928 S. 680.
- Menschenökonomie im Betriebe, von Naeve **56.** 40.
- Messingkäfer, ist der ... eine Gefahr?, von Dr. Frickhinger **77.** Jahrg. 1928 S. 1083.
- Nachrichtenbüro, der Betrieb eines ..., von Wiechmann, Oberpostinspektor **81.** Jahrg. 5 S. 161.
- Organisationserfolge, mehr Vorsicht bei der Errechnung von ..., von Stier **97.** Jahrg. 1928 S. 675.
- Organisieren lehren, organisieren lernen, von Dr.-Ing. Brasch 88. Jahrg. 1928 Nr. 51 S. 13.
- Plattenträger-Dächer, von Dr.-Ing. Kleinlogel, Professor **17.** Beil. (Konstruktion und Ausführung) 22.
- Privatwirtschaft auf Voranschlag, von Dr. Weidenhammer, Professor **89.** 174.
- Rationalisierung im einzelnen und im ganzen, von Bechtold, Volkswirt **60.** 27.
- Rationalisierung, wann ist eine ... geglückt, von Jaeckle 88. Jahrg. 1928 Nr. 51 S. 1.
- Neuzeitliche Raumbeheizung, von Przygode, Regierungsbaumeister a. D. **17.** Beil. (Moderner Wohnbau) 21.
- Reallöhne, internationaler Vergleich der ... **85.** 16.
- Die Reklame im Stadtbild, von Schneider, Regierungsbaurat **17.** 94.
- Staatslehre, das Problem der Methode in der ..., von Jerusalem 8. N. F. Bd. 15 S. 161.
- Universal-Rechenmaschine mit elektrischem Antrieb und selbsttätiger Ein- und Ausschaltung des Motors **31.** 356.
- Verkehrsgeist und Geist des Postverkehrs, von Dr. Schwellenbach, Oberpostrat a. W. **21.** 16.
- Volltastatur-Maschinen, die mechanischen Grundlagen der ..., von Dr. Schmidt **97.** Jahrg. 1928 S. 476.
- Warengenossenschaften und Kreditgewährung **15.** 21.
- Wärme nach Mark und Pfennigen berechnet, die Entwicklungsmöglichkeiten des Zentralheizungswesens, das Wärmemeßverfahren ein Förderer der zentralen Wärmeversorgung, von Kuhberg, Regierungsbaurat **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 1.
- Der Welteisenmarkt und die internationale Rohstahlgemeinschaft, von Dr. Schneider **26.** 224.
- Welthandel, Entwicklungstendenzen des ..., Wiederaufstieg Europas, von Dr. Strathus **26.** 122.
- Weltverkehr, Wandlungen im ... **20.** 44.
- Weltwirtschaft und Sozialpolitik, von Dr. Arndt, Professor **85.** 47.
- Wirtschaftsstatistik, das Genfer Abkommen über ..., von Loveday **89.** 129.
- Wohnungswesen, Gründung des Internationalen Verbandes für ... **15.** 75.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste ter A, die danebenstehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Wartestandsbeamte, auch der ... muß sich zu einer von der Dienstbehörde angeordneten ärztlichen Untersuchung stellen (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 25. Januar 1928) **58.** 78.
— Wartestandsbeamte, Neureglung der Rechtsverhältnisse der ... **59.** Jahrg. 1928 S. 575, **16.** 6, **24.** 65, **19.** 90, **28.** Jahrg. 9 S. 225.
— Das gescheiterte Wartestandsbeamtengesetz **56.** 75, **24.** 106.
— Weltverkehr, die Entwicklung des deutschen Anteils am ... seit 1914, von Dr. Hennig, Professor **85.** 45.
— Weltwirtschaft, der deutsche Arbeiter und die ..., von Stegerwald, Ministerpräsident a. D. **85.** 48.
— Das Wohnrecht der Beamten in Preußen, von Dr. Gordan, Stadtrat **92.** Bd. 1 S. 121. 184.
— Wohnung, Verbilligung der ..., von Pasch **7a.** 97.
— Wohnungsbau, Auswirkungen des Dawes-Plans auf den ..., von Dr. Voigt **99.** 43.
— Wohnungsbau für Offentuberkulöse, von Schaper, Oberregierungsrat **17a.** 42.
— Wohnungsbau und seine Finanzierung an der Jahreswende 1929, von Dr. Wölz, Ministerialrat **26.** Jahrg. 1928 S. 1162.
— Die neuen Wohnungsbau-Richtlinien des Reichsarbeitsministeriums, von Munin **27.** 301, und von Glaß, Geh. Regierungsrat **99.** 53.
— Wohnungsfürsorge der Deutschen Reichspost, von Strauß, Postrat **16.** 30.
— Der Wohnungsfürsorgefonds des Reichs für Kriegsbeschädigte und Kriegshinterbliebene, von Büttner, Regierungsoberinspektor **24.** 161.
— Wohnungsnot und Wohnungsfürsorge **19.** 23.
— Wohnungsnot und Wohnungsselbsthilfe der Beamten **21.** Jahrg. 1928 S. 692.
— Wohnungszwangswirtschaft, die Rechtsstellung der fiskalischen Gebäude in der ... unter besonderer Berücksichtigung von Reichsbahn und Reichspost, von Lilienthal, Landgerichtsrat **30.** Bd. 47 S. 105. 201.
— Wohnverhältnisse in den deutschen Städten. Endgültige Ergebnisse der Reichswohnungszählung vom 16. Mai 1927 **87.** Jahrg. 1928 S. 866.
— Zeitaufnahmen in den Werkstättenbetrieben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, von Dr. Martens **100.** 109.
— Zollverwaltung, die Personal- und Beförderungsverhältnisse bei der ... **21.** 18.
— Zusatzversorgungsanstalt des Reichs und der Länder, Vergleiche und Forderungen **57.** 33.
— Der Zuschußbedarf der öffentlichen Verwaltung im Deutschen Reich (Reich, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände) für das Rechnungsjahr 1926/27 **87.** Jahrg. 1928 S. 918, **15.** 72.
— Württemberg. Beamtenbeirat in Württemberg, zum 10jährigen Bestehen des ... **20.** 154.
— — Oberpostdirektion, der Neubau für die ... und das Paketzustellamt in Stuttgart, von Schaefer, Architekt **17.** 81. 184.

Belgien. Tuberkulöse Postbeamte, das Hilfswerk für ... in Belgien, von Molle, Schriftführer **78.** Jahrg. 1928 S. 400.

Danzig. Das neue Danziger Besoldungsgesetz in besonderer Berücksichtigung der Post- und Telegraphenbeamten **56.** 21.

England. Ruhegehaltsgesetzgebung, aus der englischen ..., von Dr. Eismann **14.** 47.
— Sozialpolitik, die Kosten der englischen ... **89.** 143.
— Die britische und irische Sozialversicherung nach ihrem gegenwärtigen Stand und in ihrer praktischen Durchführung, von Dr. Lippmann, Senatspräsident **2.** 92.
— Englands Weg zur Elektrizitätswirtschaft, von Dr. Brandt **31.** 50.

Frankreich. Französisches Eisenbahnnetz, die Begründung des ..., von Lefranc **94.** Bd. 86 S. 309.
— Französisches Pensionsrecht **21.** 21.
— Tuberkulosebekämpfung bei der französischen Post- und Telegraphenverwaltung **24.** 127.
— Zahl der Beamten in Frankreich im Vergleich zu ihrer Zahl in Deutschland **21.** 32.

Griechenland. Ein Postmuseum in Athen **16.** 50.

Österreich. Die österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1925—1927, von Dr. Roesner **9.** 418.
— Die Personalvertretung bei der österreichischen Post **14a.** Jahrg. 1 Nr. 3 S. 22.

Rußland. Das Beamtentum der Sowjet-Union, von Falck **14.** 37.
— Rationalisierung im russischen Post- und Telegraphendienst, von Koch, Oberpostsekretär **81.** Jahrg. 5 S. 157.

Amerika. Argentinien. Das argentinische Verkehrsw... in der Präsidentenbotschaft **16.** Beil. (Der Verkehr ... Auslande) 1.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die ... beitsmarktpolitik der Vereinigten Staaten von Ame... **89.** 65.
— — Das Pensionsgesetz für Berufsbeamte in den Vereini... Staaten von Amerika, von Dr. Eismann **14.** 103.
— — Städtebauliche Reiseeindrücke in den Vereinigten Sta... von Amerika, von Dr.-Ing. Wolf, Stadtbaurat **17.** Ja... 1928 S. 861.
— — Selbstkostenberechnung im amerikanischen Druckgewe... von Belles **97.** 20.
— — Wohnungswesen in den Vereinigten Staaten von Ame... **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 11.

Asien. China. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ch... von Dr. Wuisin Siao **9.** 12. 249.
— Japan. Japanische Eisenbahnen, zur Geschichte der ... **100.** 271.

II. Postwesen.

Allgemeines. Neuzeitliche Arbeitsgeräte im Postbetriebe, ... Dr. Hellmuth, Oberpostdirektor **11.** Jahrg. 1928 S. 33...
— Automobilindustrie, die Entwicklung der ..., von Dipl.-... Friedmann **25.** Jahrg. 1928 S. 337.
— Bahnen, 50 Jahre elektrische ... und Antriebe, von Ze... **31.** 10.
— Behälterverkehr. Welche Vorteile bietet die Verwendung ... Behältern im Eisenbahn-Stückgutverkehr?, von Dr. A... **100.** Jahrg. 1928 S. 1377.
— Brieseinsteckmaschine **97.** 104.
— Briefkasten schon im alten Ägypten **24.** 13.
— Briefpost, schnellere Erledigung der ... durch Gliederun... farbengekennzeichnete Klassen, von Schwarz **97.** 13.
— Flugverkehr in Polen und Danzig, die Entwicklung des ... **39.** 348.
— Flugverkehr, Wirtschaftlichkeit des ... **7a.** 23.
— Die Geschichte der Post und der Sinn der Geschichte, ... Dr. phil. Schwellenbach, Oberpostrat a. W. **58.** 24.
— Geschichte in Briefmarken **56.** 50.
— Haftpflichtproblem und Versicherung bei Luftfahrzeu... Eisenbahnen, Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen, ... Dr. Isaac, Rechtsanwalt und Notar **54.** 33. 57.
— Kanaltunnel, zur Geschichte des ... **59.** 88.
— Kraftwagen, sollen Eisenbahnen ... betreiben? **100.** 80.
— Die Luftfahrt in ihrer Entwicklung während des Ja... 1928, von Eicke, Pol.-Hauptmann **39.** 75.
— Luftpostverkehr, die Entwicklungsmöglichkeiten des ... von Schapp **7a.** 56.
— Luftschiffahrt und Weltpost (Vortrag des Postrats ... Staedler) **58.** 5.
— Der ibero-amerikanische Luftverkehr. **39.** 209.
— Luftverkehr, Wirtschaftlichkeit des Ozean- ... **7a.** 73.
— Postflugzeug, Zusammenarbeit von Schnelldampfer und ... **85.** 16.
— Post-Röhrenbahn **31.** 270.
— Rationalisierung im Bankwesen **15.** 54.
— Schallsicherheit, Grundsätzliches über ... bei förderte... schen Anlagen des Postbetriebs, von Dr.-Ing. Schn... hofer, Oberregierungsrat und Professor **11.** 33.
— Schiffspost nach Südamerika **85.** 16.
— Das Schlafwagen-Auto **77.** 70, **38.** 63.
— Schrägrampen mit Schleppbetrieb an Stelle von ... zügen auf großen Bahnhöfen, von Eggers, Postrat ... Jahrg. 5 S. 113.
— Schutz des menschlichen Lebens auf See, Memoran... betreffend den Vorschlag der britischen Regierung ... Revision des Internationalen Vertrags zum ... von ... **39.** 191.
— Seeschiffahrt, der Entwicklungsgang der ... im Jahre 1... von Dr. Erdmann **39.** 16.
— Sparkassenwesen, ausländische **71.** 37.
— Staatsform und Zeitung, von Kapp **94.** Bd. 86 S. 225...
— Straßenbau und Verkehrswesen, von Grempe, Inge... **7a.** 1.
— Straßenbaukunst im Altertum und Mittelalter, von Gr... **7a.** 109.
— Verpackung, Rechtsfolgen mangelhafter ... im Postp... verkehr, von Rost, Postdirektor **80.** 14. 21.
— Verschlüsse und Sicherungen im Postpaketverkehr, von ... Postdirektor **80.** 41. 51.
— Vorbereitungsausschuß des Weltpostvereins, die Arb... des ... im Oktober 1928 **78.** Jahrg. 1928 S. 381.

Afrika. Die Sahara-Querbahn **100.** 54, **9.** 102.
— Belgisch Kongo. Das Postwesen des belgischen Kongo **78.** 45.

Amerika. Der Panama-Kanal **100.** 124.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Der Briefmarkenverbrauch in den Vereinigten Staaten von Amerika **16.** 50.
— — Amerikanische Handelsflotte, die Entwicklung der ... nach dem Kriege **39.** 127.
— — Die Landstraßen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Dr. Kicia **98.** Jahrg. 6 S. 1?9.
— — Postverkehr in Chicago **100.** 299.

Asien. China. Die chinesische Post. Aus dem Geschäftsbericht für 1926 **20.** 94.
— — Das Postwesen in China **59.** 86.
— Sibirien. Der sibirische Luftweg **16.** Beil. (Der Verkehr im Auslande) 3.

Australien. Die Luftpost im australischen Bundesgebiet **78.** 41.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Anseilapparat Ogriedo **75.** 111.
— Baudot-Übersetzer, elektrischer Antrieb für ... **31.** 63.
— Betriebsdämpfungen, Verfahren zum Messen von ... und -Verstärkungen, von Weinitschke **76.** Jahrg. 1928 S. 359.
— Bleiakkumulatoren, Einfluß von Temperatur und anderen Faktoren auf die Leistung von ..., von Vinal und Snyder **31.** 124.
— Brandstiftung durch den Fernsprecher **54.** 121.
— Das Internationale Büro des Welt-Telegraphenvereins **44.** Jahrg. 1928 S. 245.
— Codebestimmungen, die Auswirkungen der neuen ... **80.** 34.
— Codefrage, die Reglung der ... **24.** 30.
— Doppelsternkabel, von Dr. Fischer **33.** Heft 11 S. 50.
— Elektrizitätsversorgung, kurze Wanderung durch die ... der letzten 50 Jahre, von Dr. Thierbach **31.** 7.
— Elektrotechnik, 50 Jahre ..., von Hempel, Oberpostmeister **58.** 26.
— Fernkabel Schweiz–Österreich, von Trechsel **33.** Heft 11 S. 28.
— Die Fernmeldetechnik im Spiegel der Elektrotechnischen Zeitschrift, von Dr.-Ing. Feyerabend, Staatssekretär **31.** 7, **11.** 1.
— Fernsprechanlagen, Luftfeuchtigkeit und Isolierstoffe in ..., von Rieboling **75.** Beil. (Werk-Praxis) Jahrg. 1928 S. 751, Jahrg. 1929 S. 15.
— Internationaler Fernsprechdienst, über den ..., von Gill **33.** Heft 11 S. 61.
— Die Fernsprecher der Welt 1927 **80.** 26.
— Alleuropäisches Fernsprechnetz, Spaniens und Portugals Anschluß an das ... **31.** 100.
— Fernsprechtarife, über die Technik der ..., von Dr.-Ing. Maitland **44.** Jahrg. 1928 S. 254, Jahrg. 1929 S. 13.
— Fernsprechverbindung Schweden–Finnland, von Holmgren **33.** Heft 11 S. 16.
— Gas in Kanälen. Die Beseitigung von explosiven und gesundheitsschädlichen Gasen aus Kanalisationsbauwerken, von Gerlach, Stadtoberingenieur **38.** 118.
— Goldfrank, Gegenwert des ... bei Berechnung der Telegraphengebühren **80.** 17.
— Das Holz und seine Konservierung **70a.** 71.
— Hören, wie wir ..., von Dr. v. Braunmühl **37.** 17.
— Kapitalbeschaffung für den Ausbau der Fernsprechanlagen **31.** 64.
— Kupferkartell und Kupferpreis **89.** 220. 443.
— Löt- und Trockenofen für Benzinlötlampe, von Kloppmann **70a.** 65.
— Eine Maschine, die 3400 Telegramme in einer Stunde zusammenfaltet **6.** Jahrg. 1928 S. 1084.
— Messung der Verzögerungszeiten von Fernsprechrelais, ein neues Meßgerät zur ... **75.** Beil. (Werk-Praxis) 88.
— Die Messung von Kapazitäten mit dem Überlagerungsverfahren, von Weihe **41.** Bd. 32 S. 185.
— Mitleser T 25 **75.** Beil. (Werk-Praxis) 87.

Allgemeines. Nebenfrequenzen, Beseitigung der ... beim stati[...]
Frequenzwandler, von Freese **41.** Bd. 33 S. 1. 41.
— Papierbleikabel für transozeanische Fernsprechverbindun[...] von Wagner und Meyer **33.** Heft 11 S. 10, **31.** 464.
Pont de Wheatstone, étude théorique de la sensib[...] dans une mesure au ..., par Caillez, ingénieur [...] Postes et Télégraphes **6.** 39.
— Selen, die lichtelektrische Leitfähigkeit des ... **31.** 65.
— Sprechtechnik und Fernsprechbetrieb, von Dipl. rer. [...] Vieregge **24.** 75. 85.
— Stromaustausch, Fragen des internationalen ..., [...] Friedrich **89.** 132.
— Internationale Telegraphen- und Radiotelegraphenab[...] men, empfiehlt sich eine Zusammenlegung der ...?, [...] Dr. Hartwich **10.** Bd. 2 S. 6.
— Telegraphencode. Abfassung der verabredeten Telegra[...] der Klasse B **80.** 83.
— Telegraphie auf Anschlußleitungen **33.** Heft 11 S. 81.
— Télégraphie multiplex par courants de fréquences a[...] stiques, par Montoriol, inspecteur des Postes et T[...] graphes **6.** 23.
— Telephonwerbung, von Stegmann, Ministerialrat [...] Heft 11 S. 55.
— Unfälle an elektrischen Einrichtungen, von Michels, [...] werbeassessor a. D. **75.** 99.
— Unfälle, welche ... können sich in elektrischen Hausin[...] lationen ereignen, von Bütikofer-Klein **75.** 103.
— Die Unsymmetrie von Fernsprechleitungen und -Schaltu[...] (unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung [...] Systemen, die durch Starkstromanlagen induktiv beein[...] werden), von Roehmann **76.** 18.
— Der Visagraph. Elektrizität als Helfer der Blinden [...] Jahrg. 1928 Beil. (Der Verkehr im Auslande) 45, [...] Jahrg. 1928 S. 1091.
— Wählvorgang und Sprechstellenschaltung **70a.** 67.
— Welttelephonnetz und Schwachstromindustrie, von Dr. B[...] **89.** 59. 97.
— Zettelrohrposten. Förderbänder und Bandposten in [...] ämtern, von Kuhn, Oberpostrat **76.** Jahrg. 1928 S. [...]

Deutschland. Amtsleitungen, Fernsprechteilnehmer mit mehr[...] ... im Hand- und Selbstanschlußbetrieb **75.** Beil. ([...] Praxis) 23.
— Elektrische Arbeit, Erzeugung und Verbrauch ... in Deu[...] land **31.** 103.
— Bautrupp-Lastzüge, von Buhl, Ministerialamtmann **56.** 25.
— Bildtelegraphie, die Entwicklung der deutschen ... **80.** 103.
— Fernmeldeanlagen, Änderungen der Vorschriften für [...] lierte Leitungen in ... **31.** 68.
— Fernsprechamt Hannover, organisatorische Arbeiten [...] ..., von Stille, Oberpostdirektor **76.** 45.
— Amtliche Fernsprechanschlüsse, Benutzung ... durch [...] gestellte und Arbeiter zu Privatgesprächen (Runderlaß [...] preuß. Finanzministers vom 23. Januar 1929) **61.** 5.
— Einmaliger Fernsprechbeitrag, Abweisung einer Klage w[...] Aufwertung des ... (Entsch. des RG vom 14. Ja[...] 1929) **15.** 58, **24.** 9, **21.** 31, **18.** 442.
— Amtliche Fernsprechbücher sind geschützte Schriftwerke [...] Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 478.
— Fernsprechverkehr, die verschiedenen Gesprächsarten im [...] mit dem Ausland **80.** 87. 97.
— Fernsprechverkehr, Deutschlands ... mit dem Auslande, [...] Zimmer, Ministerialamtmann **81.** Jahrg. 5 S. 117, [...] 44.
— Festzeitgespräche mit Voranmeldung im Fernsprechver[...] mit Schweden **80.** 103.
— Glückwunschtelegramme, neue Schmuckblätter für ... **80** [...]
— Das Institut für Fernmelde- und Hochfrequenztechnik [...] Technischen Hochschule Braunschweig **31.** 341.
— Konkurs des Fernsprechteilnehmers **75.** 8.
— Regelleitwege für Telegramme und Wirtschaftlichkeit, [...] Schneider **75.** 2.
— Rufnummernvergebung und Verkehrsmessungen bei [...] Ämtern, von Bergmann, Oberpostsekretär **75.** Beil. (W[...] Praxis) 53.
— Die automatische Schnellrohrpost Berlin Haupttelegrap[...] amt — Postamt Berlin O 17 **76.** 58.

[...]tschland. Der Schnellverkehr im Fernsprechdienst, von Dr. Runkel **79.** 48.

[...]Selbstanschlußämter neuer Ausführung der Deutschen Reichspost, von Schwender, Postrat **76.** 5.

[...]Selbstkostenberechnung bei Fernsprechanlagen **21.** 65.

[...]Die Telegraphenordnung von 1926 und ihre Vorgängerinnen **16.** Jahrg. 1928 S. 305.

[...]Das Telegraphenwesen, Fernsprech- und Funkwesen im Reichsmuseum für Gesellschafts- und Wirtschaftskunde in Düsseldorf, von Schlüter **75.** 107.

[...]Die Telegraphie in Lübeck bis zum Übergang an den Norddeutschen Bund, von Teubner, Postrat **24.** 171.

[...]Vorrats- und Lagerwirtschaft im Telegraphenbaudienst, von Buhl, Ministerialamtmann **24.** 19. 38.

[...]Wettervorhersagen, Verbreitung der ... durch Fernsprecher **80.** 68.

[...] Bayern. Automatisches Fernsprechwesen, 20 Jahre ... in Bayern **13.** 26, **75.** 106, **24.** 168.

— Die bayerischen Telephonbillette, von Brunner, Ministerialamtmann **12.** Jahrg. 1928 S. 105.

[...]zien. Bedingungen für die Annahme und Ausbildung des Telegraphen- und Fernsprechpersonals **44.** Jahrg. 1928 S. 251, Jahrg. 1929 S. 9.

[...]Geschäftsbericht über das Fernsprechwesen 1926 **33.** Heft 11 S. 81.

[...]garien. Das bulgarische Fernsprechwesen **33.** Heft 11 S. 87.

[...]land. Der britische Fernsprechdienst 1928 **80.** 104.

[...]erlande. Das Fernsprechwesen im Jahresbericht 1927 der niederländischen Postverwaltung **33.** Heft 11 S. 83.

[...]weden. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen und die Funktelegraphie in Schweden im Jahre 1925 **44.** Jahrg. 1928 S. 258.

[...]weiz. Eine neuartige Fernsprechstatistik. Erhebungen über die Zugehörigkeit der Fernsprechteilnehmer zu den verschiedenen Berufsgruppen **33.** Heft 11 S. 69.

[...]rika. Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprechdienst, die Entwicklung des ... in den Vereinigten Staaten von Amerika 1927 **16.** Jahrg. 1928 Beil. (Der Verkehr im Auslande) 46.

— Das Fernsprechgeheimnis in den Vereinigten Staaten von Amerika **6.** 83.

[...]n. Japan. Die japanische Elektrowirtschaft und Elektroindustrie, von Dr.-Jng. Huldschiner **31.** 226.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

[...]gemeines. Die Abschirmung von Zylinderspulen, von v. Ardenne **37.** Beil. (Funk-Bastler) 17.

[...]Der Allwellen-Schirmgitter-Superhet, von König **37.** Beil. (Funk-Bastler) 3.

[...]Anodenkopplung bei Schirmgitterröhren, von Dipl.-Jng. Wünning **37.** Beil. (Funk-Bastler) 129.

[...]Anschaltung des Grammophons an den Lautsprecher, von Wigand **37.** Beil. (Funk-Bastler) 135.

[...]Antennenkapazitäten, Methoden, Formeln und Tafeln zur Berechnung von ... **31.** 238.

[...]Drehkondensator, die beste Größe des ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 156.

[...]Dreiröhren-Lichtnetzempfänger, Schaltung und Aufbau des ... für Wechselstrom **37.** Beil. (Funk-Bastler) 51.

[...]Empfangsgeräte, automatische und Fernbedienung von ..., von Dr. Lübben, Regierungsrat **37.** Beil. (Funk-Bastler) 35.

[...]Störungsfreier Fernempfang mit Kraftverstärkung. Die Entnahme sämtlicher Betriebsspannungen aus dem Netz, von Forstmann **37.** Beil. (Funk-Bastler) 115.

[...]Fernsehen. Eine allgemeine Orientierung, von Dr. Kesseldorfer **37.** Beil. (Funk-Bastler) 73. 90.

[...]Fernseherfolge, Mihalys neue ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 147.

[...]Fernseh-Experimentiergerät, Selbstbau eines ..., von Dipl.-Jng. Keßler **37.** Beil. (Funk-Bastler) 161.

[...]Fernsprechverbindung über eine Strecke von 25 000 km zwischen Buenos-Aires und Bandoeng **33.** Heft 11 S. 90.

[...]Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Argentinien, Eröffnung des ..., von Höpfner, Ministerialrat **33.** Heft 11 S. 6, **24.** 169.

Allgemeines. Selbsttätiges Funkanruf-Empfangsgerät auf Handelsschiffen, von Bethge, Oberpostinspektor **75.** Beil. (Funk-Praxis) 43.

— Funkpeilungen, Nachteffekt, Krängung, von Dr. Hebecker **39.** 336. 423.

— Internationales Funkrecht, Grundzüge des ... nach dem Material des Archivs der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft m. b. H., von Dr. Vogelsang **10.** Bd. 2 S. 25.

— Funk-Sammelanrufzeichen für Schiffe vom 1. Januar 1929 ab **39.** Jahrg. 1928 S. 2050.

— Funksprechverkehr Wien–Amerika **33.** Heft 11 S. 89.

— Funkstörungen, die Mittel zur Beseitigung der ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 65.

— Funkstrahlen, die Küstenbrechung der ..., von Dipl.-Jng. Wedemeyer **4.** 23.

— Funküberwachungsstelle, Europas einzige ... im Reichspostzentralamt Berlin-Tempelhof, von Biesenthal **22.** 147.

— Funkverbindung Deutschland–Siam **76.** 27.

— Die Gleichrichterröhren für Akkumulatorenladung und Netzanschlußgeräte, von Schwandt **37.** Beil. (Funk-Bastler) 138.

— Gleichwellensenden, Verfahren zum drahtlosen ... **75.** Beil. (Funk-Praxis) 13.

— Hochantenne und Grundstückseigentum, von Dr. Friesecke, Regierungsrat **22.** 58.

— Der Johnsen-Rahbek-Effekt, von Jarasch **22.** 19.

— Kondensatoren, wie prüfe ich meine ..., von Dipl.-Jng. Keßler **37.** Beil. (Funk-Bastler) 76.

— Drahtlose Kraftübertragung, wird die ... Wirklichkeit?, von Feder, Jngenieur **77.** 206.

— Kurzwellenempfang mit Überlagerungsempfängern, von Dipl.-Jng. Eghed **37.** Beil. (Funk-Bastler) 21.

— Lautsprecherempfang ohne Niederfrequenzverstärkung am Superhet, von Dr. Lentze **37.** Beil. (Funk-Bastler) 69. 99. 132.

— Lichttelephonie und Lichtklavier, neue Experimentalvorträge mit ... **22.** 145.

— Messung der Gitter-Anode-Kapazität von Schirmgitterröhren, über die ..., von Klotz **74.** Jahrg. 1928 Nr. 50 S. 34.

— Meßmethoden für ultrakurze Wellen, von Dr. Busse **37.** Beil. (Funk-Bastler) 59.

— Das Milliamperemeter als Verzerrungsanzeiger. Seine Verwendung im Anodenkreis einer Röhre, von Dr. Schramm **37.** Beil. (Funk-Bastler) 41.

— Der Nautiker im Schiffsfunkdienst. Auswirkungen des Funkvertrags, von Bethge **39.** 231. 267. 470.

— Netzanschlußempfänger, Winke für den Bau von ..., von Schwandt **37.** Beil. (Funk-Bastler) 7.

— Ein einfacher Netzanschluß-Grammophonverstärker, von Wigand **37.** Beil. (Funk-Bastler) 113. 155.

— Niederfrequenzverstärker, die Praxis des ..., von Dr. Daudt **22.** 52.

— Panzerfünfer, Ortsempfang mit dem ..., von Wittwer, Jngenieur **37.** Beil. (Funk-Bastler) 87.

— Der Parallelkondensator in Frequenzvervielfachungs-Schaltungen, von Hilpert und Seydel **31.** 149.

— Pendelgleichrichter, Bau eines ..., von Lehmann **37.** Beil. (Funk-Bastler) 153.

— Radio Corporation, der Aufstieg der ..., von Leonidoff **89.** Jahrg. 1928 S. 2145.

— Radio-Echo aus dem Weltenraum **77.** Jahrg. 1928 S. 1079.

— Das Radiophon, von Eichhorn **41.** Bd. 33 S. 30.

— Rahmenantenne, die Richtwirkung der ..., von von Ardenne **37.** Beil. (Funk-Bastler) 107.

— Eine Rahmenantenne für Rundfunk- und Langwellen **37.** Beil. (Funk-Bastler) 137.

— Resonanz-Verstärker, Neutralisation des ..., von Schlesinger **41.** Bd. 33 S. 63.

— Das Röhrenvoltmeter als Anzeigeinstrument für Oberwellen, von Deutschmann **76.** 24.

— Die Rückkopplung im Audionempfänger, von von Ardenne **22.** 310.

— Rundfunk an der Steckdose, von Ewald **74.** Jahrg. 1928 Nr. 50 S. 24.

— Der Rundfunk im Rahmen des Verkehrswesens, von Dr. Runkel **7a.** 60, **37.** 37.

Allgemeines. Rundfunk und Bild, von Schröter **74.** Jahrg. 1928 Nr. 50 S. 7.
— Rundfunkempfangsschaltungen, ein Überblick über die wichtigsten ... **75.** Jahrg. 1928 Beil. (Funk-Praxis) 747.
— Rundfunkverleihungen, die Rechtsnatur der ..., von Dr. Neugebauer, Ministerialrat **10.** Bd. 2 S. 1.
— Neue Rundfunkwellen in Europa **24.** 25, **22.** 33, **75.** 46.
— Rundfunk- und Kurzwellenempfang, ein Gerät für ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 81.
— Schirmgitterröhren, die Schaltungstechnik der ..., von Sutaner 75. Beil. (Funk-Praxis) 113.
— Die Sendeantenne, von Reissen **37.** Beil. (Funk-Bastler) 61.
— Sendestellen, über Probleme beim Bau mittlerer und kleiner ..., von Behringer und Graf **74.** Jahrg. 1928 Nr. 50 S. 16.
— Die geeignetste Sprache für den Rundfunk. **77.** 156.
— Störungen bei Rundfunkempfang und ihre Bekämpfung **75.** Beil. (Funk-Praxis) 11, 31. 394.
— Das Stromrichtungsproblem am Kristalldetektor, von Dr.-Ing. Reißaus **37.** Beil. (Funk-Bastler) 1.
— Der Superheterodyne als Volksempfänger, von Scheiffler **37.** Beil. (Funk-Bastler) 33.
— Telegraphiestörer beim Rundfunkempfang. Die Beseitigung der Interferenztöne, von Leithäuser, Professor **37.** Beil. (Funk-Bastler) 68.
— Tonfilm, die Entwicklung des ..., von Dr. Teucke **37.** 1.
— Transformator für Sendeversuche, Bau eines ..., von Riemenschneider, Professor **37.** Beil. (Funk-Bastler) 24.
— Drei verschiedene Übertragungen sind gleichzeitig über einen Sender möglich **27.** Jahrg. 1928 S. 2098.
— Ein Universal-Niederfrequenzverstärker für große Leistungen, von Dr. Daudt **22.** 213.
— Verständigungseinrichtungen zwischen Betriebszentrale und Funkempfangsstelle, von Petzold **75.** Beil. (Funk-Praxis) 79.
— Verstärkerröhren, über Maximalleistungen von ..., von Forstmann und Schramm **41.** Bd. 32 S. 195.
— Vielfachtransponierung, das Problem der ökonomischsten ..., von Aigner **41.** Bd. 33 S. 9. 47.
— Völkerbund, Funkspruchversuche des ... **33.** Heft 11 S. 90.
— Ein Vorsatzgerät für den Rundfunkempfänger, von Wittwer **37.** Beil. (Funk-Bastler) 33.
— Walzenschalter, Selbstbau eines ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 119.
— Wanderwelle, die erste Außenaufnahme einer ... **31.** 169.
— Das Wechselstromvorsatzgerät zum Gleichstromnetzempfänger, von Dipl.-Ing. Patzschke **37.** Beil. (Funk-Bastler) 103.
— Die erste Weitfahrt in den Lüften und dabei drahtloser Empfang von Nauen **24.** Jahrg. 1928 S. 921.
— Kurze Wellen, von Dr. Busse **77.** 61.
— Kurze Wellen, Abhängigkeit der Reichweite sehr ... von der Höhe des Senders über der Erde, von Faßbender und Kurlbaum **41.** Bd. 33 S. 52.
— Kurze Wellen, Anwendungsmöglichkeiten und Erfahrungen mit sehr ..., von Dr. Busse **22.** 342.
— Kurze Wellen, Auswanderung der ... und Wetterlage, von Dieminger **37.** Beil. (Funk-Bastler) 123.
— Kürzeste elektrische Wellen, die Erzeugung ... mit Elektronenröhren, von Hollmann **41.** Bd. 33 S. 27. 66.
— Ultrakurze Wellen, Untersuchungen über die Ausbreitungsvorgänge ..., von Gerth und Scheppmann **41.** Bd. 33 S. 23.
— Wellen-Induktion in der drahtlosen Telegraphie, von Uller **41.** Bd. 33 S. 15.
— Wellenverteilung, Theorie und Praxis der neuen ..., von Dr. Leithäuser, Professor **37.** 21.
— Weltfunkvertrag, Grundsätzliches aus dem ... von Washington 1927 **74.** Jahrg. 1928 Nr. 50 S. 54.
— Direkt gekoppelter Widerstandsverstärker, von Scharfenberg **37.** Beil. (Funk-Bastler) 97.
— Plastische Wiedergabe drahtloser Telephonie, von Dr.-Ing. Steinitz **37.** 25.
— Funktelegraphische Zeitsignale, die Entwicklung der ..., von v. d. Krieg **39.** 372.
— Ein selektiver und lautstarker Zweiröhren-Empfänger, von Wiesemann **22.** Jahrg. 1928 S. 3625.

Deutschland. Antennenrecht. Der Hauswirt darf die vom Mieter angelegte Antenne nicht entfernen **37.** 12.
— Bordfunkoffizier, der deutsche ... **75.** Beil. (Funk-Praxis) 116.

Deutschland. Dachantenne, das Überragen eines Teils der auf Nachbargrundstück angebrachten ... auf sein Grun muß der Grundstückseigentümer dulden, wenn die Anten anlage sachgemäß ist und er den Luftraum über Grundstück nicht selbst zu verwerten beabsichtigt (E des LG Bremen vom 25. Juni 1928) **30.** Bd. 47 S.
— Die Einstellung der Kommunal- und Polizeiverwaltu gegenüber dem Rundfunk, von Spohn, Telegraphenin tor **22.** 313.
— Faustrecht gegen Antennenrecht. Der Besitzstörungsans des Antenneninhabers, von Dr. Pincus, Rechtsanwal 7. 30.
— Flugfunksender, die Eröffnung des ... in Hannover **24**
— Der Funkpeildienst an der deutschen Küste **80.** 104.
— Deutscher Funkverkehr, Entwicklung des ... 1928 **75.** (Funk-Praxis) 117.
— Funkversuchsstelle, die Aufgaben der ..., von Schünen **37.** 9.
— Eine Funkversuchsstelle für Musik **77.** 112.
— Honorar der Bühnenmitglieder für funkmäßige Wieder einer Aufführung (Entsch. des Bühnenoberschiedsger vom 6. November 1928) **10.** Bd. 2 S. 46.
— Der Kurzwellensender »AFK« in Döberitz **31.** 268.
— Kurzwellenversuche bei der Amerikafahrt des Luft »Graf Zeppelin« **31.** 16.
— Küsten- und Bordfunkstellen, Bestand an deutschen ... 1928 und 1927 **80.** 99.
— Lautsprecher im deutschen Reichstag **37.** 19.
— Polizeiverordnungsrecht, inwieweit ist auf Grund des der Erlaß von Antennenverordnungen zulässig? (E des Verwaltungsgerichts Hamburg vom 5. November 1 **10.** Bd. 2 S. 37.
— Das Recht auf die Antenne. Ein neues Gerichts **37.** 40.
— Unerlaubter Rundfunk. Alte Verlagsrechte umfassen das Recht zur Verbreitung der Werke durch Run **22.** 294.
— Der Rundfunk in der Stadtverwaltung Berlin **24.** 77.
— Rundfunkgenehmigung, kann die Deutsche Reichspost eine wegen Nichtzahlens der dafür zu entrichtenden Ge rechtsgültig widerrufen? **24.** 46.
— Rundfunksender, der Flensburger ... **24.** 5.
— Rundfunksendung von Tonwerken mit Text, ist für die die Genehmigung des Textverfassers einzuholen?, Dr. jur. Elster **10.** Bd. 2 S. 14.
— Rundfunkstörungen, der Kampf um reichsgesetzliche nahmen gegen ..., von Zerlett, Generalsekretär **37.** (Funk-Bastler) 145.
— Rundfunkstörungen, Schutz gegen ..., von Stier, Postd tor **59.** 83.
— Rundfunkunterhaltung im Eisenbahnzug, Versuche der schen Reichsbahn **37.** 15, **24.** 61, **76.** 55.
— Rundfunk-Verstärkeranlage, die technische Einrichtung neuen ... im Funkhaus Berlin, von Müller, techn. inspektor **76.** Jahrg. 1928 S. 366.
— Seefunksprechdienst, Reglung des deutschen ... **24.** 138 351.
— Der deutsche Seefunkverkehr 1928 **39.** 210.
— Transradio Aktien-Gesellschaft, der Betriebsdienst der von Dr. Runkel **79.** Beil. (Arbeiten und Frohsein) 73.
— Wellenverteilung für die deutschen Funkdienste **80.** 89.

Frankreich. Anwendung der drahtlosen Telegraphie bei gesundheitlichen Behandlung der Handelsschiffe (Ve nung des Präsidenten der Republik vom 1. Septe 1928) **66.** 20.
— Bildfunk in Frankreich **37.** Beil. (Funk-Bastler) 34.

Niederlande. Der Phohi-Sender in Huizen **22.** 309.

Österreich. Die neue Amateur-Sendeverordnung in Öster **22.** 85.

Polen. Radio in polnischen Zügen **100.** 132.

Rußland. Die Radiofizierung der UdSSR **22.** 37.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Öf liche Fernsehübertragung in Amerika **75.** Beil. (F Praxis) 83.
— — Die New Yorker Radioausstellung **16.** Beil. (Der Ve im Auslande) 2.

Asien. Britisch Indien. Rundfunk in Indien, von **22.** Jahrg. 1928 S. 3620.
— Japan. Die Funktelegraphie in Japan **24.** 61, **80.** **75.** Beil. (Funk-Praxis) 118.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

Geltung der Verordnung zur Änderung des Telegraphenwegegesetzes v. 13. Februar 1924 (RGBl I S. 118). — Begriff der »elektrischen Anlage« im Sinne dieser Verordnung.

Urteil des Reichsgerichts v. 18. März 1929 ... 556. 28 und Urteil des Kammergerichts v. 7. Juli 1928 5 U 3515. 28.

Die Stadt Berlin führte im Jahre 1924 die sogenannte Nordsüdbahn, eine elektrische Untergrundbahn unter dem Kaiser-Friedrich-Platz in Neukölln und weiter unter der Straße Hasenheide aus. Die Stadt Berlin ist für den Platz und die Straße wegeunterhaltungspflichtig. Die unterirdischen Telegraphen- und Fernsprechlinien der Deutschen Reichspost (DRP) durchschnitten den oberen Teil des dort für den Tunnelkörper der Nordsüdbahn vorgesehenen Raumes und mußten, da die Nordsüdbahn sonst zum mindesten hätte tiefer gelegt werden müssen und dadurch die Anlage wesentlich erschwert worden wäre, verlegt werden. Auf Grund des Telegraphenwegegesetzes (TWG) vom 18. Dezember 1899 (RGBl S. 705) verlangte deshalb das Städtische Bauamt »Nordsüdbahn« namens des Magistrats im April 1924 die Verlegung der dortigen Telegraphen- und Fernsprechlinien der Reichspost. Das Telegraphenbauamt kam diesem Verlangen nach und legte im Sommer 1924 die Leitungen der Reichspost so um, daß sie dem in üblicher Weise geplanten Einbau des Tunnels nicht mehr im Wege lagen.

Die DRP (Oberpostdirektion Berlin) verlangte von der Stadt Berlin Ersatz der durch die Umlegung entstandenen Auslagen mit 47 398,26 *RM*. Die DRP berief sich hierfür auf § 6a TWG, der durch eine am 13. Februar 1924 auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (RGBl I 1179) erlassenen Verordnung dem TWG eingefügt worden war (RGBl 1924 I S. 118). Diese Verordnung ist allerdings durch VO vom 18. Oktober 1924 (RGBl I 715) auf Verlangen des Reichsrats, dessen Billigung sie nicht fand, auf Grund des ... Abs. 2 des Ermächtigungsgesetzes wieder aufgehoben worden; nach Ansicht der DRP bleibt sie jedoch gerade für die hier in Betracht kommende Zeit in Geltung. Entsprechend § 13 TWG hatte die DRP ihren Ersatzanspruch zunächst bei der zuständigen Verwaltungsbehörde, dem Polizeipräsidenten in Berlin, geltend gemacht. Dieser entschied durch Bescheid vom 2. März 1927 zugunsten der DRP dahin, daß die Stadt der DRP die Kosten der Umlegung zu erstatten habe und setzte die Entschädigung auf 47 398,26 *RM* nebst 8 v H Zinsen seit dem 7. Dezember 1926 fest. Gegen diesen Bescheid erhob die Stadt fristgemäß die gerichtliche Klage mit dem Antrage auf Aufhebung des Bescheides vom 2. März 1927 und auf Feststellung, daß sie der DRP gegenüber nicht ersatzpflichtig sei. Das Landgericht hatte nach diesem Antrage der Stadt erkannt. Auf die Berufung der DRP (Oberpostdirektion Berlin) dagegen hat das Kammergericht den Erstattungsanspruch der DRP dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und das Reichsgericht hat dieses Urteil des KG gebilligt.

Entscheidungsgründe des Kammergerichts

»Die VO vom 13. Februar 1924 ist auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (RGBl I 1179) erlassen. Eine Abweichung von den Vorschriften der Reichsverfassung war hiernach nicht zulässig, kommt aber auch nicht in Frage; die Anordnung einer Ersatzpflicht bei widerstreitenden öffentlichen Interessen ist keine Enteignung des Ersatzpflichtigen, um so weniger, als es sich nur um die Einschränkung einer bisher bestehenden Ausnahmebestimmung handelt. Im übrigen ist Art. 153 RV eine Enteignung »zum Wohle der Allgemeinheit« und »auf gesetzlicher Grundlage« auch ohne Entschädigung zulässig (vgl. RG 107 S. 375; 109 S. 121). Hierbei genügt es, daß die Maßnahme dem Wohle der Allgemeinheit zu dienen bestimmt ist; dagegen hängt ihre Gültigkeit nicht davon ab, inwieweit dieses Ergebnis tatsächlich erreicht wird (RG 107 S. 375). Auch die weitere Einschränkung des Ermächtigungsgesetzes, daß nur Maßnahmen getroffen werden können, die »im Hinblick auf die Not von Volk und Reich für erforderlich erachtet« werden, berechtigt nicht, die Gültigkeit der Verordnung in Zweifel zu ziehen; denn das Gericht ist nicht befugt, zu prüfen, ob die getroffene Reglung tatsächlich zweckentsprechend und zur Erreichung des erstrebten Zieles geeignet war (vgl. RG 107 S. 374; 113 S. 9 f.).

Die durch die Verordnung vom 18. Oktober 1924 erfolgte Aufhebung der VO vom 13. Februar 1924 hatte keine rückwirkende Kraft. Eine solche käme nur in Betracht, wenn das Ermächtigungsgesetz sie für den Fall der Mißbilligung durch Reichstag oder Reichsrat vorgesehen hätte; dieses enthält jedoch hierüber nichts. Ebensowenig ist in der Aufhebungsverordnung selbst von rückwirkender Kraft die Rede. Daher bleiben auf Grund der VO vom 13. Februar 1924 entstandene Ansprüche bestehen (vgl. auch das Urteil des 29. ZS des KG vom 6. Februar 1926 — 29 U 7913/25).

Den Hauptstreitpunkt bildet der Begriff der »elektrischen Anlage« im § 6a der VO vom 13. Februar 1924. Dieser § 6a ist nur im Zusammenhange mit den sonstigen Bestimmungen des Telegraphenwegegesetzes (TWG) vom 18. Dezember 1899 (RGBl S. 705) und auch mit dem Telegraphengesetz (TG) vom 6. April 1892 (RGBl S. 467) zu verstehen. Das Telegraphengesetz vom 6. April 1892 regelt das Monopolrecht des Reichs bezüglich der Telegraphenanlagen, zu denen kraft ausdrücklicher Bestimmung auch Fernsprechanlagen gerechnet werden. Auch hier findet sich im § 12 TG [1] bereits der Ausdruck »elektrische Anlage«. Es ist hier von der Störung des Betriebes der einen Leitung durch die andere die Rede; derjenige, der durch eine spätere elektrische Anlage oder durch eine später eintretende Änderung seiner bestehenden Anlage die Störung oder die Gefahr einer Störung der Leitung einer anderen elektrischen Anlage veranlaßt,

[1]) jetzt = § 23 Ges. über Fernmeldeanlagen v. 14. Januar 1928 (RGBl. I S 8).

hat diese Störung oder Störungsgefahr auf seine Kosten zu beseitigen. Das Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 regelt sodann die Benutzung von Verkehrswegen und sonstigen Grundstücken für die zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Fernsprechlinien der Reichstelegraphenverwaltung; die §§ 1 bis 11 behandeln die Benutzung von Verkehrswegen, der § 12 die Benutzung anderer Grundstücke. Im vorliegenden Rechtsstreit steht ausschließlich die Benutzung von Verkehrswegen in Frage. Der § 5 TWG behandelt den Fall, daß die neuangelegten Telegraphen- und Fernsprechlinien mit bereits vorhandenen besonderen Anlagen zusammentreffen; als solche besonderen Anlagen sind beispielsweise aufgeführt: »der Wegeunterhaltung dienende Einrichtungen, Kanalisations-, Wasser-, Gasleitungen, Schienenbahnen, elektrische Anlagen u. dgl.«. Diese dürfen durch die neueren Telegraphen- und Fernsprechlinien nicht störend beeinflußt werden, und die aus der Herstellung erforderlichen Schutzvorkehrungen oder aus der notwendig werdenden Verlegung oder Veränderung erwachsenen Kosten sind von der Telegraphenverwaltung zu tragen. Der § 6 TWG behandelt den umgekehrten Fall, daß die besonderen Anlagen gegenüber denen der Telegraphenverwaltung die späteren sind. Auch hier hat die ältere Anlage grundsätzlich den Vorrang. Die spätere besondere Anlage hat also grundsätzlich störende Beeinflussungen der vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechlinien nach Möglichkeit zu vermeiden (§ 6 Abs. 1 TWG), auf ihre Kosten die nötigen Schutzvorkehrungen an den Telegraphen- und Fernsprechlinien herzustellen und die etwa notwendig werdende Verlegung oder Veränderung der älteren Telegraphen- und Fernsprechlinien vornehmen zu lassen (§ 6 Abs. 5 TWG). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz der Priorität besteht gemäß § 6 Abs. 2 und 3 TWG nur zugunsten derjenigen späteren besonderen Anlagen, die unter überwiegender Beteiligung des Wegeunterhaltungspflichtigen ausgeführt werden. Hier muß die Telegraphenverwaltung, auch wenn ihre Anlagen die älteren sind, die Kosten einer infolge der neueren Anlage etwa notwendig werdenden Verlegung oder Veränderung der Telegraphenlinie (§ 6 Abs. 2) ebenso wie die Kosten der an ihrer Anlage notwendig werdenden Schutzvorkehrungen (§ 6 Abs. 3) tragen. Diese Bevorzugung derjenigen späteren besonderen Anlagen, die unter überwiegender Beteiligung des Wegeunterhaltungspflichtigen ausgeführt werden, beruht auf der Erwägung, daß bei dem Widerstreit mehrerer gemeinnütziger Anlagen der Wegeunterhaltungsflichtige im allgemeinen noch das Recht aus dem Eigentum an dem von der Telegraphenverwaltung benutzten Verkehrswege für sich hat und daß dessen Interesse deshalb (im Streit der beiderseitigen öffentlichen Interessen) als das stärkere anzusehen ist (RG 65, S. 307). Der durch die VO vom 13. Februar 1924 eingefügte § 6a TWG verfolgte jedoch den Zweck, diese Bevorzugung der späteren besonderen Anlagen der Wegeunterhaltungspflichtigen erheblich einzuschränken. Sie sollte in den Fällen, wo die spätere besondere Anlage eine elektrische Anlage ist, nicht mehr gelten; vielmehr sollte es insoweit bei der grundsätzlichen Reglung des § 6, dem Rechte der Priorität, im wesentlichen sein Bewenden haben, gleichviel ob die spätere elektrische Anlage überwiegend von dem Unterhaltungspflichtigen ausgeführt wird oder nicht. Im Falle eines Wider-
streits öffentlicher Interessen zwischen den beiderseit
Anlagen kann zwar die Verlegung oder Veränder
einer älteren Telegraphen- oder Fernsprechlinie u
Umständen verlangt werden, jedoch allemal n
gegen Entschädigung (§ 6a Abs. 3).

Hiernach ist die »elektrische Anlage« nur eine Art
»besonderen Anlage«. Der § 12 TG vom 4. A
1892, der ebenfalls von »elektrischen Anlagen« han
steht in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit
Vorschrift des § 6a TWG. Denn er ist, soweit es
um Anlagen auf Verkehrswegen handelt, d
die besonderen Vorschriften der §§ 5, 6 TWG, die a
dings nicht nur für elektrische Anlagen gelten, a
Kraft gesetzt. Der durch die VO vom 13. Februar 1
eingefügte § 6a TWG ist lediglich wiederum eine
nahmevorschrift gegenüber dem § 6 TWG, die auf
trische Anlagen beschränkt ist.

Der Begriff der »Anlage« wird im wesentlichen d
den einheitlichen Zweck bestimmt. Als Anlage kann
weder ein Unternehmen als ganzes oder ein selbs
diger Bestandteil eines solchen, der durch die einheit
Zweckbestimmung abgegrenzt wird, in Betracht komm
Ein Unternehmen, z. B. eine Fabrik, ein Bergw
kann als Nebenzweig eine besondere Anlage, zum
spiel eine eigene Beleuchtungsanlage, eine Drah
bahn, unterhalten. In beiden Fällen gehört zu
Anlage alles das, was dem ihr eig
tümlichen Zweck dient und in ei
dieser Zweckbestimmung entsprech
den räumlichen Beziehung zum Gan
steht. Auch in der Rechtsprechung des Reichsger
ist Anlage als »einheitliches Unternehmen« oder doch
»zusammenhängendes Ganzes« aufgefaßt worden
RG 65 S. 311; 76 S. 231; 90 S. 120; 101 S. 2
die Zusammengehörigkeit ist nach den oben her
gehobenen tatsächlichen Gesichtspunkten zu beurteile

Geht man von diesem Begriff der Anlage aus,
kann auch der Begriff der »elektrischen Anlage« kei
Zweifel mehr unterliegen. Das Wort »elektrisch«
hält lediglich die Zweckbestimmung, nach der die
sammengehörigkeit zu beurteilen, die Abgrenzung
Einheit vorzunehmen ist. Als »elektrische Anla
haben daher in erster Linie die »elektrischen Unter
mungen«, die »elektrischen Betriebe« zu gelten, die i
ganzen Zweckbestimmung nach auf die Benutzung
elektrischen Kraft angewiesen sind, also außer
graphen- und Fernsprechbetrieben vor allem Überl
zentralen und elektrische Bahnen (Eisenbahnen, Stra
bahnen, Hoch- und Untergrundbahnen). Außer
können aber auch Unternehmungen, bei denen die
nutzung von Elektrizität sich nicht schon aus ihrem
samtzweck ergibt, sondern nur Mittel zum Zweck
elektrische Anlagen unterhalten, z. B. können Fabr
einen Verkehrsweg überschreitende Beleuchtungs-
Kraftübertragungsanlagen und elektrisch betrie
Drahtseilbahnen haben. In den letzteren Fällen ist
standteil der »elektrischen Anlage« alles, was dem
sonderen elektrischen Betriebe dient, ist also auch
die einheitliche Zweckbestimmung in Verbindung
der räumlichen Beziehung für die Zusammengehörig
maßgebend. Bei der hier in Betracht kommenden
tergrundbahn handelt es sich jedoch um eine Unter
mung der ersteren Art, die ihrer unmittelbaren Zw
bestimmung nach auf die Benutzung der elektris
Kraft angewiesen ist und die daher als Ganzes als »

rische Anlage« zu gelten hat. Faßt man den Begriff er elektrischen Anlage so auf, dann kann es auch keinem Zweifel mehr unterliegen, daß der Tunnel der Unterrundbahn wesentlicher Bestandteil der »elektrischen nlage« ist. Der von der Klägerin angeführte Gegenrund, daß mit dem gleichen Recht jedes Grundstück, n dem sich elektrisches Licht oder ein Fernsprecher bendet, als »elektrische Anlage« bezeichnet werden könne, ntfällt mit der obigen Begriffsbestimmung ohne weires. Das wesentliche bei jeder Bahn, die ihrer ganzen Zweckbestimmung nach doch der Beförderung dienen oll, ist das Fortbewegungsmittel, die treibende Kraft, ei der elektrisch betriebenen Bahn also die elektrische raft. Durch diese wird hiernach der Zweck des Unernehmens bestimmt. Alles was einem solchen Unernehmer dient, ist damit gleichzeitig auch dieser Zweckestimmung untergeordnet, also Bestandteil der elekrischen Anlage. Folglich ist auch der Tunnelkörper, der ur dazu dient, die elektrische Bahn in sich aufzunehmen nd sonst keinen selbständigen Daseinszweck hat, wesentcher Bestandteil des gesamten elektrischen Bahnunterehmens, der elektrischen Anlage.

Ebenso verfehlt ist die Auffassung der Klägerin, daß er § 5 TWG »Schienenbahnen« den »elektrischen Anagen« gegenüberstelle und daher die ersteren, auch wenn e elektrisch betrieben werden, nicht zu den letzteren echne. In der Rechtssprechung des Reichsgerichts verden die elektrischen Schienenbahnen stets als elekrische Anlagen angesehen (vgl. RG 50 S. 83; 2 S. 63; 78 S. 228; 90 S. 119). Der § 5 TWG ählt nur verschiedene Arten von »Anlagen« nebeneinnder auf, ohne Rücksicht darauf, ob die Begriffe sich eilweise schneiden. Schienenbahnen können elektrische nlagen sein, sind es aber nicht notwendigerweise. In ieser Hinsicht ist dem Urteil des 29. Zivilsenats des ammergerichts vom 6. Februar 1926 in vollem Umange beizustimmen.

Die Auffassung der Klägerin beruht auf der Vorellung, daß der § 6a TWG die »elektrischen Anlagen« ur deshalb heraushebe und abweichend von sonstigen esonderen Anlagen behandele, weil verschiedene elekrische Anlagen geeignet seien, sich gegenseitig durch Inuktionswirkungen oder Stromübergänge zu stören nd deshalb besondere Schutzvorkehrungen erforderten. Das mag in der Tat auch der mindestens vorwiegende esichtspunkt gewesen sein, *soweit* bei den die »elekrischen Anlagen« betreffenden Vorschriften von besoneren Schutzvorkehrungen und Vorsichtsmaßnahmen die ede ist (§ 12 TG, § 6a Abs. 2 TWG). Es ist aber ein zwingender Grund dafür ersichtlich, den Begriff er »elektrischen Anlage« auf die elektrischen *Teile* er beiderseitigen Anlagen, die sich gegenseitig elektrisch eeinflussen können, zu beschränken. Der *Abs.* 3 des 6a handelt auch gar nicht von gegenseitigen Störunen, sondern — in Anlehnung an die §§ 5 Abs. 2, 6 bs. 2 TWG — lediglich von einer *Verlegung nd Veränderung* der einen Anlage (Telegrahenlinie) im Interesse der anderen Anlage (der später erzustellenden besonderen elektrischen Anlage), weil *deren Herstellung sonst unterbleiben müßte oder wesentlich erschwert weren würde*«. Es ist nicht einzusehen, inwiefern die lektrischen Anlagen deshalb von der Vergünstigung des 6 ausgeschlossen werden sollten, weil sie den Telegrahenlinien wesensähnlich sind und diese elektrisch beeinflussen können. Der § 6 Abs. 2 TWG beruht doch gerade auf dem Gedanken, daß bei dem Widerstreit verschiedener öffentlicher Interessen das Recht des Eigentümers das stärkere sein soll (vgl. RG 65 S. 307; 90 S. 115f; 78 S. 233); dann ist aber nicht zu verstehen, weshalb dieses an sich stärkere Recht ausgerechnet in den Fällen zurücktreten soll, wo infolge Gleichartigkeit der verwendeten Kraft eine *gegenseitige* Störung in Frage kommt. Man müßte geradezu annehmen, daß im Falle gegenseitiger elektrischer Beeinflussung das Interesse der Telegraphenlinie als das auf alle Fälle zu bevorzugende angesehen worden ist. Dies ist aber nicht der Sinn des § 6a TWG. Vielmehr war für dessen Einfügung ausschließlich ein rein materieller Gesichtspunkt maßgebend: Gerade die elektrischen Anlagen, insbesondere die elektrischen Unternehmen, verursachten der Reichspost infolge der Vorschrift des § 6 Abs. 2 TWG besonders hohe und drückende Kosten, weil sie in letzter Zeit so sehr überhand genommen hatten. Deshalb wollte sich die Reichspost vor *diesen* Kosten möglichst weitgehend schützen. Daß dies der Sinn der Vorschrift ist, geht auch aus dem Aufsatz des Ministerialrats Dr. Neugebauer (des geistigen Urhebers der Novelle) im Archiv für Post und Telegraphie 1924 S. 48ff. und der darin mitgeteilten amtlichen Begründung bei der Vorlage in den Ausschüssen des Reichsrats und Reichstags einwandfrei hervor. Diese Gedankengänge lassen keine Einschränkung in der angegebenen Richtung vermuten. Es liegt also nicht der geringste Anlaß zu einer vom klaren Wortlaut der VO abweichenden Gesetzesauslegung vor. ....

Im Gegensatz zum LG ist also der Deutschen Reichspost darin beizustimmen, daß ihr nach § 6a TWG [2]) ein Erstattungsanspruch gegen die Stadt Berlin zusteht.«

Aus den Entscheidungsgründen des Reichsgerichts:

»Die in den Vorinstanzen von der Klägerin erhobenen Angriffe gegen die Rechtsgültigkeit der Verordnung vom 13. Februar 1924 (RGBl I S. 118) sind vom Berufungsgericht bereits mit zutreffender Begründung zurückgewiesen worden. Die Verordnung beruhte auf dem Ermächtigungsgesetze vom 8. Dezember 1923 (RGBl I S. 1179), demselben, auf dem auch die Dritte Steuernotverordnung beruhte. Was über deren Rechtsgültigkeit in RGZ Bd. 107 S. 373ff. gesagt ist, gilt im wesentlichen auch hier. Wie die Begründung ergibt, mit der die Verordnung vor ihrer Verkündung den Ausschüssen des Reichsrats und des Reichstags vorgelegt wurde (Archiv für Post und Telegraphie 1924 S. 51ff.), hielt die Reichsregierung sie wegen der Finanznot des Reichs für erforderlich und dringend. Dieser Grund kann gerichtlich nicht nachgeprüft werden. *Eine Abweichung von den Vorschriften der Reichsverfassung enthielt sie nicht.* Sie regelte nur die Frage, wie es bei einer Änderung des zwischen Telegraphen- und anderen Anlagen bestehenden Zustandes mit der Kostentragung gehalten

[2]) Der § 6a TWG (Fassung der VO v. 13. Februar 1924) hat vom 21. Februar 1924 bis einschließlich 24. Oktober 1924 gegolten (Amtsbl des Reichspostministeriums 1924 S. 148, 609).

werden sollte, in einer vom Telegraphenwegegesetz zum Teil abweichenden Weise. Eine entschädigungslose Enteignung kann in der Verordnung mit noch weniger Recht gefunden werden als in der Dritten Steuernotverordnung; wollte man sie selbst darin finden, so wäre damit nur von einer Möglichkeit Gebrauch gemacht worden, die in Artikel 153 Abs. 2 Satz 2 RVerf ausdrücklich vorgesehen ist. Dabei steht die auf Grund eines Reichsgesetzes von der Reichsregierung erlassene Rechtsverordnung einem Reichsgesetze gleich (RGZ Bd. 107 S. 375).

Die Revision wiederholt den Angriff, daß die Verordnung mit rückwirkender Kraft aufgehoben sei, also als niemals in Geltung gewesen behandelt werden müsse. Auch dieser Angriff ist vom Berufungsgericht zutreffend zurückgewiesen worden. Indem das Ermächtigungsgesetz vom 8. Dezember 1923 bestimmte, daß die erlassenen Verordnungen dem Reichstag und dem Reichsrat unverzüglich zur Kenntnis zu bringen und auf Verlangen des Reichstags oder des Reichsrats aufzuheben seien, hat es keineswegs, wie die Revision meint, eine Art von Genehmigungsverfahren in dem Sinne angeordnet, daß bei Versagung der Genehmigung die Verordnungen als nicht ergangen zu gelten hätten. Einer solchen Genehmigung bedurfte es schon darum nicht, weil die Ermächtigung erteilt, übrigens auch die Anhörung von Ausschüssen des Reichsrats und des Reichstags vor dem Erlasse der Verordnungen vorgeschrieben war. Wenn die Revision meint, der Reichstag sei ohnehin in der Lage gewesen, im Wege des Gesetzes jede Verordnung aufzuheben, die Aufhebung auf Verlangen des Reichstags sei daher mit rückwirkender Kraft zu verstehen, da das Ermächtigungsgesetz doch nichts Überflüssiges habe sagen wollen, so übersieht sie, daß der Weg der Gesetzgebung nach den Artikeln 68ff. RVerf ein sehr viel umständlicherer ist als das bloße Verlangen der Aufhebung, und daß nach Artikel 74 einem vom Reichstag beschlossenen Gesetze das Einspruchsrecht des Reichsrats gegenübersteht. Das Ermächtigungsgesetz vom 8. Dezember 1923 enthält keine Andeutung, daß die Aufhebung im Falle des Verlangens mit rückwirkender Kraft auszustatten sei, so wenig wie die ähnlichen Vorschriften in Artikel 48 Abs. 3 und 4 der Reichsverfassung und in Artikel 55 der preußischen Verfassung. Auch im Verfassungsausschuß der Nationalversammlung ist bei der Beratung des Artikel 48 (damals Artikel 68) der Reichsverfassung eine solche Meinung nicht hervorgetreten; auf die Ähnlichkeit mit dem preußischen Notverordnungsrecht ist damals vom Reichsminister Dr. Preuß hingewiesen worden (Protokoll der 26. Sitzung S. 7). Das Notverordnungsrecht, das einem Notstande abhelfen soll, würde seinen Zweck kaum erfüllen können, wenn regelmäßig mit einer rückwirkenden Aufhebung der Notverordnung gerechnet werden müßte. In Preußen, wo das Notverordnungsrecht aus der alten in die neue Verfassung herübergenommen ist, wird denn auch allgemein angenommen, daß die Aufhebung einer Notverordnung auf Verlangen des Landtags keine bis zum Erlasse der Verordnung rückwirkende Kraft hat (vgl. Huber, Art. 55 Anm. 8; Vogels, Art. 55 Anm. VI; Waldecker, 2. Aufl., Art. 55 Anm. 9; Arndt, Art. 55 Anm.; Stier-Somlo, S. 76; für das ehemalige preußische Staatsrecht v. Rönne-Zorn, 5. Aufl., Bd. 3 S. 30). Daß die Verordnung
vom 18. Oktober 1924 (RGBl I S. 715) sich k
rückwirkende Kraft beigelegt hat, ergibt ihr Wortl

Ist hiernach davon auszugehen, daß zu der Zeit,
das Verlangen der Klägerin nach Verlegung der T
graphenlinien gestellt und erfüllt wurde, der durch
Verordnung dem TWG eingefügte § 6a in Gelt
war, so bleibt nur zu prüfen, ob diese Vorschrift ric
angewendet worden ist. Über den Zweck, der mit
Einfügung des § 6a verfolgt wurde, kann nach sei
Zusammenhange mit den §§ 5 und 6 des Gesetzes,
seinem Wortlaut und nach der Begründung der
ordnung (Archiv für Post und Telegraphie 1
S. 51 ff.), endlich auch nach der amtlichen Erläuter
im Amtsblatt des Reichspostministeriums von 1
S. 149 kein Zweifel sein. Mit Unrecht hatte das L
gericht den Zweck darin gesehen, daß die Telegrap
linien vor Auswirkungen elektrischen Stromes aus n
Anlagen geschützt werden sollten. Diesen Sinn h
§ 6a nicht, und es kam daher auf die technische Fr
ob solche Auswirkungen von der Anlage der Kläg
zu befürchten waren, nicht an. Der Irrtum des L
gerichts erklärt sich daraus, daß in Abs. 2 des
bestimmt war, die spätere besondere (elektrische) An
sei nach Möglichkeit so auszuführen, daß sie die vor
dene Telegraphenlinie nicht störend beeinflusse.
war aber nichts Neues, sondern nur eine Wied
holung dessen, was in § 6 für alle s
teren besonderen Anlagen bereits v
geschrieben war. Das Neue lag darin, daß
dem folgenden Satze die spätere elektrische Anlag
jedem Falle die Kosten erforderlicher Schutzvor
rungen zu tragen hatte, während nach § 6 Abs. 3 s
Kosten im Falle des Abs. 2 der Telegraphenverwalt
zur Last fallen. Ebenso lag in dem dritten, hier in
tracht kommenden Absatze des § 6a der Schwerp
darauf, daß die Telegraphenverwaltung zu entsc
digen war, wenn sie wegen der späteren elektri
Anlage eine Telegraphenlinie auf Verlangen verl
mußte, gleichviel aus welchem Grunde das Verlanger
stellt wurde. Auch das wich von § 6 ab, denn im
des Abs. 2 des § 6 ist die Telegraphenlinie auf K
der Telegraphenverwaltung zu verlegen. Nur d
finanzielle Gesichtspunkt, nicht irgendein technischer,
herrschte die Verordnung. Das hat das Berufu
gericht zutreffend erkannt und demgemäß ohne Rüc
auf technische Fragen sich auf die Prüfung beschr
ob die Untergrundbahn der Klägerin eine elektrische
lage und der Tunnel deren notwendiger Bestandteil
da im übrigen der Tatbestand des § 6a Abs. 3 von
Klägerin nicht bestritten ist und nicht bestritten we
kann.

Die Bedenken, welche die Revision dagegen erhebt,
das Berufungsgericht die elektrisch betriebene U
grundbahn mit Einschluß des Tunnels als el
trische Anlage erachtet hat, sind unbegründet.
Revision macht sich zwar nicht das in den Vorinsta
erhobene Bedenken zu eigen, daß unter den in § 5
TWG aufgeführten Beispielen besonderer Anlagen
in der Fassung der Verordnung vom 13. Februar 1
Schienenbahnen neben elektrischen Anlagen gen
sind. Der daraus gezogenen Schluß, daß Schie
bahnen keine elektrischen Anlagen im Sinne des Ge
sein könnten, ist offensichtlich verfehlt. Wenn meh
Beispiele aufgezählt werden, so folgt daraus nicht,
nicht gewisse Dinge sowohl unter den einen wie u

en andern Begriff fallen können. Das Berufungsericht hat denn auch aus der Rechtsprechung des Reichserichts eine Reihe von Entscheidungen angeführt, in enen elektrisch betriebene Schienenbahnen als elekrische Anlagen bezeichnet sind (vgl. besonders RGZ Bd. 78 S. 233). Die Revision meint aber, das Berungsgericht habe seine an sich richtige Bestimmung des Begriffs einer elektrischen Anlage nicht folgerichtig anewandt. Hätte die Revision damit Recht, so wäre das war ein Fehler des Berufungsurteils, aber doch kein olcher, der mit dem Nichtvorhandensein von Entscheiungsgründen auf eine Stufe zu stellen wäre und eine Rüge aus § 551 Nr. 7 ZPO begründen könnte, wie die Revision will. Indessen hat sich das Berufungsgericht urch seine Begriffsbestimmung die Sache nur unnötig rschwert. Danach soll der Begriff der einzelnen Anageart durch ihren Zweck bestimmt werden, und es ollen elektrische Anlagen solche sein, die ihrer ganzen weckbestimmung nach auf die Benutzung elektrischer raft angewiesen sind. Die Verwendung des Zweckes ls Begriffsmerkmal ist hier überflüssig. Der gewöhnche Sprachgebrauch versteht unter elektrischen nlagen solche, denen die Verwendung lektrischer Kraft wesentlich ist. Dafür, aß die Verordnung vom 13. Februar 1924 in dem von r geschaffenen § 6a darunter etwas anderes habe verehen wollen, gibt weder ihr Wortlaut noch ihre Beründung irgendwelchen Anhalt. Unter den Begriff der ektrischen Anlage fallen daher elektrisch betriebene chienenbahnen nicht weniger als elektrische Überlandntralen, bei denen die Revision keine Bedenken hat, nd es bedarf keiner Untersuchung der Verschiedenheit hrer Zwecke. Da nun zu einer elektrisch betriebenen ntergrundbahn ebenso wie zu jeder Untergrundbahn otwendig ein Tunnel gehört, wie auf der Hand liegt nd vom Berufungsgericht auch tatsächlich festgestellt ist, bildet der Tunnel einen notwendigen Bestandteil der gesamten Anlage und, wenn diese eine elektrische ist, einen notwendigen Bestandil der elektrischen Anlage. Daß für den unnel auch ein anderer Verwendungszweck in Frage ekommen wäre, ist in den Vorinstanzen nicht behauptet orden; die von der Klägerin in der mündlichen Verandlung vor dem Revisionsgericht hierüber gemachten usführungen können daher nicht beachtet werden. Die lägerin hat die Verlegung der Telegraphenlinien verngt, weil ihr die Herstellung dieses notwendigen Beandteils ihrer elektrischen Anlage sonst wesentlich erhwert worden wäre. Damit hat sie die Voraussetzung eschaffen, unter der nach § 6a Abs. 3 Satz 1 die Teleraphenverwaltung für die Erfüllung des Verlangens ntschädigung zu beanspruchen hat.

Hiernach ist der Entscheidung des Berufungsgerichts eizutreten.[3])"

) Beiden Gerichten ist beizutreten. Beachtenswert ist, das Reichsgericht mit Recht und in Übereinstimmung seiner bisherigen Praxis (vgl. RGZivilſ. Bd. 57 364, 371) darauf hinweist, daß die Pflicht aus § 6 .1 — zur Ausführung der späteren Anlage oder nderungen« solcher in einer Art, daß vorhandene Ann der DRP. nicht störend beeinflußt werden — für .e, also auch für bevorrechtigte, spätere besondere Anen gilt.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

2. Zur Frage der Haftung des Fernsprechteilnehmers für Beschädigung seines Fernsprechapparates durch Einwirkung von Feuchtigkeit. (§ 29 I Abs. 2 der Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924 — Amtsbl des RPM S. 371[4]).

Urteil des LG Schwerin (Meckl.) v. 28. September 1928 — 4 S 145/26.

Der Beklagte betreibt eine Käsefabrik, in deren Betriebsräumen im Jahre 1923 ein Fernsprechapparat eingebaut wurde. Mit Rücksicht auf die im Fabrikationsraum auftretenden Dünste und Feuchtigkeitsniederschläge wurde der Apparat nicht im Fabrikationsraum selbst, sondern in dem Treppenzugang zu dem Keller in einem wandschrankartigen Holzverschlag angebracht. Ausdrücklich wurde der Beklagte darauf hingewiesen, daß der Holzkasten nach jedesmaligem Gebrauch des Fernsprechapparates wieder geschlossen werden müsse, damit den Gasen aus der Käsefabrik der Zutritt verwehrt bleibe. Im Jahre 1925 mußte der Apparat abgenommen werden, weil er nicht mehr gebrauchsfähig war. Bei der Prüfung wurde festgestellt, daß der Apparat durch Einwirkung von Feuchtigkeit oder Säuredämpfen innen völlig oxydiert war. Die Instandsetzung verursachte 86 *RM* Kosten, deren Erstattung die Deutsche Reichspost (DRP) von dem Beklagten gemäß § 29 I Abs. 2 der Fernsprechordnung (FO) vom 21. Juni 1924 verlangte. Der Beklagte machte geltend, daß es Sache der DRP gewesen sei, entweder ausreichende Schutzmaßnahmen zu treffen oder die Errichtung der Anlage abzulehnen; im weiteren bestritt er, daß der in Berlin instand gesetzte Apparat bei ihm eingebaut gewesen sei; er bestritt auch die Höhe der Instandsetzungskosten und deren Angemessenheit.

Das AG Hagenow hat den Anspruch der DRP dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung des Beklagten wurde vom LG Schwerin (Meckl.) durch Urteil vom 28. September 1928 als unbegründet zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

„Den ihr obliegenden Beweis, daß der zur Reparatur nach Berlin gesandte Fernsprechapparat früher beim Beklagten in Betrieb gewesen ist, hat die Klägerin (DRP) durch das Zeugnis des bereits in erster Instanz vernommenen Postschaffners S. erbracht. Dieser Apparat ist bei dem Beklagten noch im Jahre 1925 in Betrieb gewesen. Dem Beklagten liegen daher hinsichtlich dieses Apparates die durch die Fernsprechordnung vom 21. Juni 1924 festgelegten Pflichten ob. Über die Schadensersatzpflicht bei Beschädigung von Fernsprechanschlüssen bestimmt § 29 I Abs. 2 der genannten Fernsprechordnung — in Übereinstimmung mit der jetzigen Fassung in der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927 —, daß der Teilnehmer den durch Verlust oder Beschädigung der Sprechstellen seiner Anschlüsse entstehenden Schaden zu ersetzen hat. Eine Einschränkung findet die Ersatzpflicht des Teilnehmers in dem Satz 3 a. a. O., der bestimmt:

> »Ist ..... die Beschädigung weder durch Feuer noch durch Diebstahl verursacht worden, so tritt die Ersatzpflicht des Teilnehmers nicht ein, wenn er ... die Beschädigung auch bei Anwendung jeder nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt nicht hat verhüten können.«

---

[4]) Zu vgl. jetzt § 29 I Abs. 2 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927 (Amtsbl des RPM S. 65).

Mit dieser Bestimmung wird dem Beklagten die Möglichkeit des Entlastungsbeweises eröffnet. Er hat indessen den Entlastungsbeweis nicht erbracht.

Der Sachverständige hat sich dahin ausgesprochen, daß die Beschädigungen des streitigen Apparates durch Eindringen von Pilzen in das — durch Ausdünstungen des Käsereibetriebes — feucht gewordene Telephon hervorgerufen sind. Der Beklagte hat sich darauf berufen, daß er alle ihm möglichen Sicherungsvorkehrungen getroffen habe, um derartige Beschädigungen zu verhüten. Nach dem Sachverständigengutachten steht aber fest, daß die getroffenen Schutzmaßnahmen unzulänglich gewesen sind. Die dem Beklagten durch die Fernsprechordnung auferlegte Haftpflicht läßt es nicht zu, daß er die Verantwortung für diese Unzulänglichkeit auf die Klägerin abwälzen kann. Wenn auch die Schutzmaßnahmen auf Anordnung der Klägerin getroffen sind, so ist damit noch nicht das Risiko der Anlage auf die Klägerin übergegangen. Sie hatte über die Auswirkung des Käsereibetriebes auf die üblichen Apparate ebensowenig praktische Erfahrungen gesammelt wie der Beklagte. Wenn sie Vorschläge machte, wie nach ihrer Meinung etwaige Schäden von der Anlage ferngehalten werden könnten, so enthob sie damit den Beklagten nicht, »alle nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt« aufzuwenden, um Beschädigungen der Fernsprechanlage zu verhüten. In dem Verhalten des Beklagten mag eine Beobachtung der »im Verkehr erforderlichen Sorgfalt« erblickt werden können; der § 29 der Fernsprechordnung verlangt aber von ihm die »Betätigung einer Sorgfalt, deren Beobachtung den Unfall beinahe als unvermeidlich, als ein unabwendbares Ereignis erscheinen läßt« (vgl. Neugebauer, »Die Haftpflicht des Fernsprechteilnehmers« im Archiv für Post und Telegraphie, 1921, Nr. 12 S. 497). Als ein unabwendbares Ereignis kann aber nach dem Sachverständigengutachten die Beschädigung der Fernsprechanlage des Beklagten nicht angesehen werden. Denn der Sachverständige kommt zu dem Ergebnis, daß die an dem beim Beklagten aufgeste[...] Apparat eingetretenen Beschädigungen auf den [...] Lagerkeller und Packraum sowie dessen Zugang [...] schenden Feuchtigkeits- und Pilzkeimgehalt der [...] zurückzuführen seien. Es muß daher als die dem [...]klagten obliegende Sorgfaltspflicht im Sinne des [...] a. a. O. angesehen werden, daß er Vorsorge getr[...] hätte, den ungehinderten Luftzutritt zu dem App[...] auszuschalten. Wenn auch der Sachverständige [...] erachtet, »in einem Käsekeller« sei der Zutritt [...] Keimen nicht vermeidbar, so betont er doch, daß in [...] Zugang, »solange er nicht durch eine Tür [...] Keller selbst abgetrennt war«, der Feuchtigkeits[...] wachstumfördernd für die Pilzkeime war. Aus [...] Auslassung des Gutachtens ist zu folgern, daß im [...] des Anbringens einer Abschlußtür am Niedergan[...] wie sie jetzt eingebaut ist — und bei ständiger En[...]tung und Durchlüftung des Zugangs das Überh[...]nehmen der Pilzkeime im Apparat hätte verm[...] werden können. Jedenfalls hat der Beklagte den Be[...] nicht erbracht, daß auch bei Anwendung dieser S[...]maßnahmen die Beschädigung nicht hätte verm[...] werden können. Er hat damit seine Entlastung nach [...] a. a. O. nicht bewiesen.

Demnach ist der Beklagte der Klägerin zum E[...] des durch die Beschädigung seines Fernsprechappa[...] erwachsenen Schadens verpflichtet. Da der eingek[...] Anspruch dem Grunde wie dem Betrage nach st[...] war, hat daher das angefochtene Urteil mit Recht g[...] § 304 ZPO den Anspruch dem Grunde nach für ge[...]fertigt erklärt. Die gegen das Urteil eingelegte[...]rufung des Beklagten war mithin mit der Kosten[...] des § 97 ZPO als unbegründet zurückzuweisen[5]).

[5]) Das Urteil entspricht der Rechtslage (zu vgl. N[...]gebauer, Fernsprechrecht — Verlag für Verk[...]wissenschaft, Berlin-Lichterfelde, 1927 — S. 221 un[...]

Reichsdruckerei, Berlin.
2801. 29. III.

rchiv für Post und Telegraphie
erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums
Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

r. 5 Berlin, Mai 1929

Der Hamburger Hafen.

Seine geschichtliche Entwicklung und heutige Gestalt.

Von Postrat Teubner, Hamburg.

(Schluß.)

II.

Der Hamburger Hafen im Jahre 1929[19]).

1. Das Gesamtbild.

ie wirtschaftlichen Vorteile der geographischen Lage nburgs beruhen auf der Möglichkeit, Auslandsgüter mit den größten Dampfern ohne Umladung auf der erelbe in den mit den neuesten und vorzüglichsten tech-hen Einrichtungen ausgerüsteten Hafen zu bringen, und der bis weit ins Hinterland — nämlich bis in die echoslowakei — bestehenden Schiffbarkeit des Elb-ns. Große Bedeutung ist ferner den in jahrzehnte-er Arbeit ausgebauten vorbildlichen Eisenbahnanla-beizumessen, die zusammen mit den Hafeneinrichtungen nburg zu einem Güterumschlagsplatze erster Ordnung hen. Güter, soweit sie nicht dem innerdeutschen Ver-e zugeführt werden, gelangen von Hamburg aus in Nachbarländer, wobei auch der nahegelegene Nordost-Kanal eine wichtige Rolle spielt. In regem Verkehr be-en zahlreiche Schiffahrtslinien die Zufuhr nach den ntzgebieten und die Ausfuhr aus den Erzeugergebieten. erhäuser im Freihafengebiet gewähren eine sichere fach-nische Aufbewahrung der verschiedensten Güter. Er-ene und zuverlässige Speditions- und Maklerfirmen, lassige Versicherungsunternehmen, Großbanken und re leistungsfähige Finanzinstitute vervollständigen das der für den deutschen Ein- und Ausfuhrhandel not-digen Einrichtungen. Alle diese Umstände wirken zu-nen, Hamburg zum maßgebenden deutschen Ein- und fuhrplatz und zu einem Welthandelsplatz zu machen. Hafen Hamburgs ist der größte des europäischen Fest-s. Vor Abschluß des kürzlich getätigten Vertrags die Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft umfaßte er bereits ein Gebiet von 40,5 Millionen qm, wovon auf die Wasserfläche rund $16^1/_2$ Millionen qm entfielen; nach Abschluß dieses Vertrags hat sich dieser Flächenraum noch bedeutend vergrößert.

Der Gesamthafen besteht aus zwei Hauptteilen, wovon der ältere kleinere Teil auf der rechten Seite der Norderelbe liegt, während der neuere, größere Teil auf deren linken Seite sich befindet. Die Gesamtplanung der Anlagen ist höchst zweckmäßig und übersichtlich; auch in allen Einzelheiten ist sie vortrefflich durchdacht und durchgeführt. Ihr eigenartiger Ausbau ist dadurch verursacht und begründet, daß in Hamburg Seeschiffahrt und Stromschiffahrt zusammenstoßen, zwei Verkehrs- und Beförderungseinrichtungen, deren jede die Hafenbauverwaltung vor ganz verschiedene Aufgaben stellte. Dabei mußte vornehmlich berücksichtigt werden, daß die für den Inlandsverkehr bestimmten Flußschiffhäfen den Seeschiffhäfen möglichst nahe liegen, denn beim unmittelbaren Umschlag auf dem Wasser muß man die oberländischen und unterelbischen Flußfahrzeuge in unmittelbarer Nähe der Seeschiffe haben, und die Umladung muß möglichst von Schiff zu Schiff erfolgen, weil diese Vereinfachung und Beschleunigung des Umschlagbetriebs sich finanziell sehr günstig auswirkt. Anderseits aber dürfen die Fahrzeuge in den einander nahe gelegenen See- und Flußschiffhafenbecken sich gegenseitig nicht behindern.

Die hieraus erwachsenden schwierigen Aufgaben haben eine vortreffliche Lösung gefunden, indem hinter jeder Seeschiffhafengruppe einige Becken und Kanäle für die Binnenschiffahrt angelegt worden sind, und zwar so, daß die Flußfahrzeuge nach den Flußschiffhäfen, aber auch nach jedem Seeschiffhafen gelangen können, ohne daß sie die Verkehrsstraßen der Seeschiffe zu kreuzen brauchen. Die Flußschiffhäfen an beiden Ufern der Norderelbe stehen nämlich untereinander durch einen vom Ende der Oberelbe abzweigenden Kanalzug in Verbindung, so daß die Flußkähne das lebhafte Fahrwasser der Elbstrecke des Gesamthafens und die stromseitige Einfahrt vermeiden können.

Alle diese meistens langgestreckten Hafenbecken liegen im schrägen Winkel zur Elbe und sind fächerartig angeordnet.

---

[19]) Benutztes Schrifttum: a) Hamburg in seiner chen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Herausen von der Deutschen Auslands-Arbeitsgemeinschaft. Ver-L. Friederichsen & Co, Hamburg 1921. — b) Hamburg ßbuch 1929. Hamburger Adreßbuchverlag. — c) John Fuhl-Horst, Der Hamburger Hafen. Verlag Broschek & Co, burg 1928.

Dadurch wird den Schiffen die Ein- und Ausfahrt bedeutend erleichtert. Auch durch die alle sechs Stunden abwechselnden Gezeiten, die Ebbe und die Flut, tritt eine Behinderung der Einfahrt in die Häfen und der Ausfahrt aus den Häfen nicht ein, weil diese als offene Häfen angelegt, also nicht durch Schleusen versperrt sind. Doch befinden sich im Hafen auch einige Schleusen, die als Kammertorschleusen eingerichtet und mit leicht verschiebbaren Toren ausgestattet sind; durch sie werden Strömungen — auch solche geringfügiger Art — verhindert, und so wird die Schiffahrt in den Durchfahrten und Hafenbecken erleichtert. Außerdem sollen diese Schleusen die Stromkraft der Norderelbe vor einer Spaltung und Schwächung bewahren, weil diese Stromkraft die Fahrrinne tief erhält.

Zur Messung der Wasserstände werden verschiedene selbsttätige Flutenmesser benutzt, deren Angaben für die vorüberfahrenden Schiffe weithin sichtbar sind, und zwar auch nachts. Von größter Wichtigkeit für den Hafenbetrieb und den Schiffsverkehr sind ferner die Zeitsignale, die von der Hamburger Sternwarte an die Lichtsignalstationen im Hafen geleitet und weithin sichtbar gemacht werden. Der auf dem hohen Turme des Kaiserspeichers angebrachte Zeitball steigt kurz vor 13 Uhr hoch und fällt Schlag 13 Uhr herab. Lichtsignalstationen befinden sich u. a. auf dem Turme der St. Pauli-Landungsbrücken und auf dem Elektrizitätswerk der Elbinsel Steinwärder.

Die bau- und verkehrstechnischen Anlagen des Hamburger Hafens sind vornehmlich dadurch beeinflußt, daß das Stückgut hier ausschlaggebend ins Gewicht fällt, daß also Kisten, Säcke, Pakete, Ballen und sperrige Warensendungen in gewaltigen Mengen auftreten. Die Verladung, Aufbewahrung und Weiterbeförderung des in allen Formen und Größen vorkommenden Stückguts erfordert viele technisch hochstehende Lösch- und Ladeeinrichtungen aller Arten, die hier in größter Vollzähligkeit und Vollkommenheit vorhanden sind. Daher wickelt sich der Umschlagverkehr mit außerordentlicher Schnelligkeit ab. Für die Stückgüter werden namentlich auch neuzeitlich eingerichtete Kaischuppen benötigt, um jene während ihres Überlagers geschützt aufbewahren zu können.

Für Massengut dagegen braucht man nur in Ausnahmefällen Kaischuppen, weil der Umschlag meistens unmittelbar von Schiff zu Schiff erfolgt. Seeschiffe mit Massengut machen selten an den Kaimauern, sondern fast immer auf dem Wasser an Dückdalben fest und laden dann sofort auf Flußschiffe, Schuten und Leichter über. Schwimmende Kräne, aber noch häufiger Kohlen-, Getreide- und Erzheber bewerkstelligen die Überladung. Zum Umschlage von Massengütern sind demnach geräumige Hafenbecken, deren Ufer nicht als Kais ausgebaut zu sein brauchen, oder geeignete Stellen im freien Strome erforderlich. Hafenbecken beider Gattungen sind in Hamburg reichlich vorhanden.

Die Elbe, die die Hafenanlagen in zwei Teile trennt, gehört selbst mit zur Hafenfläche, und in sie münden alle Hafenbecken. Diese nehmen den Schiffsverkehr vom Strome auf und geben ihn an den Strom ab. Die älteren Hafenanlagen, auf dem Norduferr belegen, sind 6 km lang; die neueren Anlagen auf dem südlichen Elbufer dagegen erstrecken sich von den Müggenburger Schleusen bis zum westlichen Kanaleinschnitt auf der Elbinsel Finkenwärder über eine Langstrecke von 16 km, gemessen in der Achse der Elbe.

2. Die Hafenverwaltung.

Alle mit dem Bau und dem Betriebe der Hafenanla
zusammenhängenden Angelegenheiten sind Sache der H
burger Staatsbehörden. Dabei kommen vornehmlich
gende Behörden in Betracht:

a) die Baubehörde Strom- und Hafenbau,
b) die Baubehörde Ingenieurwesen,
c) die Kaiverwaltung,
d) die Marineverwaltung.

Die beiden letzteren unterstehen der Deputation
Handel, Schiffahrt und Gewerbe.

Die Hamburger Staatsbehörden verwalten auch
andere Hafenbetriebseinrichtungen, wie die Zollämter,
Feuerwehren, die Polizeistationen, die Fleischbeschauän
die Unfallstationen, die Anlagen zur Trinkwasserve
gung, die Desinfektoreinrichtungen usw. Wohlfahrt
richtungen, die teils vom Staate, teils von Privater
leitet werden, sind auf dem Hafengelände ebenfalls
lich vorhanden; hier seien nur aufgeführt: Die S
hallen für Arbeiter, wo für wenig Geld reichliches
gut zubereitetes Essen abgegeben wird, Badeansta
die gut eingerichteten Auswanderungshallen der Haml
Amerika-Linie u. a. mehr.

3. Der Verkehr.

Hamburg hat von jeher in hervorragendem Maß
Warenaustausche der Völker teilgenommen. Nach
durch den Weltkrieg hervorgerufenen schweren Ersc
rungen hat es seine frühere Stellung als Mittelpunk
festländischen Einfuhrhandels dank seiner geographi
Lage, aber auch infolge der tatkräftigen Entschlosse
und unermüdlichen Arbeit der Hamburger Kaufn
schaft sowie aller an den wirtschaftlichen Vorgänger
teiligten wiedergewonnen. In Hamburg ist name
der Getreidehandel von weittragender Bedeutung,
Kanada, Argentinien, Australien und Nordamerika
beträchtliche Rolle spielen. Infolge der schlechten Get
ernte des Jahres 1926 betrug der Getreideumschlag
Hamburg im Jahre 1927: 3 700 000 t, während er
nur etwa 2 Millionen Tonnen ausmacht; er wurde im
burger Hafen glatt bewältigt. Sehr wichtig und um
reich ist auch die Einfuhr von Kakao, Kaffee, Reis,
Baumwolle, Rohgummi und Chemikalien sowie von
früchten und Steinkohlen. Schwer geschädigt wir
deutsche Ausfuhr dadurch, daß viele außereurop
Länder, die vor dem Kriege eine ausgedehnte Lan
schaft betrieben, sich nunmehr industrialisiert haber
daß in ihnen die Hochschutzzollbewegung bedeutende
schritte gemacht hat. Durch zäheste Arbeit ist es
ermöglicht worden, den Friedensverkehr nicht nur
reichen, sondern ihn teilweise zu überflügeln, wie die
stehenden Zahlen beweisen.

Im Jahre	Seewärts eingehend		Seewärts ausgehe	
	Raumgehalt der beladen angekommenen Seeschiffe	Menge der Ladung	Raumgehalt der beladen abgegangenen Seeschiffe	Men La
	Netto-Reg./t	t zu 1000 kg	Netto-Reg./t	t zu
1913....	13 084 964	16 548 410	10 324 437	8 9
1926....	14 845 665	10 670 231	14 467 777	10 6
1927....	18 202 192	16 793 166	14 923 256	8 3

Der Wert der seewärtigen Wareneinfuhr und Waren-
sfuhr in Hamburg betrug im Durchschnitt der letzten
hre je 4,5 Milliarden *RM*, so daß sich eine Gesamt-
vegung von rund 9 Milliarden *RM* jährlich ergibt.
zar ist das Verhältnis zwischen verfügbarem und tatsäch-
ausgenutztem Laderaum infolge der wirtschaftlichen
iegswirkungen ungünstiger geworden. Dagegen sind jetzt
Verschiffungsmöglichkeiten für den Verlader günstiger,
il die fremden Flaggen versuchen, einen größeren Anteil
Verkehr zu gewinnen. Im Hamburger Hafen kamen
nlich im Jahre 1927: 16 011 Seeschiffe an gegenüber
073 Seeschiffen im Jahre 1913. Deutsche Schiffe
ren am Hamburger Seeschiffsverkehr im Jahre 1913



Abb. 8.

Fruchtschuppen (am Magdeburger Hafen) [20]).

60 v H der Gesamttonnage beteiligt. Fast alle seine
chiffe mußte das Deutsche Reich infolge des Frieden-
sses an die feindlichen Mächte ausliefern. Dieser Ver-
ist jedoch in unablässiger Zusammenarbeit der deut-
Reeder mit den deutschen Werften zu einem erheb-
Teile ausgeglichen worden, so daß im Jahre 1928
eutschen Schiffe am Hamburger Seeschiffverkehr schon
er mit 48 v H beteiligt waren. In Hamburg selbst
n zu Beginn des Jahres 1928 registriert: 1 553 See-
e, 1 508 Flußschlepper und Eilschiffe, 6 617 Flußkähne,
64 Schuten und Leichter, 914 Barkassen und 417 Hafen-
per. Diese Zahlen haben sich inzwischen erheblich
t.

nsichtlich der Zahl der Schiffslinien und der Häufig-
des Verkehrs kann Hamburg den Vergleich mit den
ten Welthäfen aushalten. Diese Tatsache erklärt sich
us, daß es den Waren- und Güteraustausch für einen
n Teil Mitteleuropas besorgt, dessen Industrie-
zweige, hochentwickelt wie sie sind, auf gewaltigen Ein-
fuhren und Ausfuhren fußen. Im Jahre 1927 fuhren im
wöchentlichen Durchschnitt ab nach

a) den drei nordischen Königreichen 37,
b) Großbritannien und Irland 33,
c) Rußland und den baltischen Randstaaten 17,
d) den Niederlanden, Belgien, Nordfrankreich 12,
e) Nordamerika 9,
f) Südamerika 9 Schiffe.

Nach den übrigen Ländern gingen weniger Schiffe ab. Insgesamt waren es in einer Woche durchschnittlich 147 Seeschiffe, die Hamburg verließen.

Eine Gegenüberstellung des ankommenden Schiffsverkehrs ergibt für die ersten neun Monate des Jahres 1928 folgendes Bild: Hamburg 16 189 747, Rotterdam 15 620 584, Antwerpen 14 755 210, Bremen 6 330 925 Netto-Registertons. Hiernach hat Hamburg seine frühere Stellung als größter festländischer Einfuhrhafen wiedererlangt.

Für die hohe Aufnahmefähigkeit des Hamburger Hafens ist auch während des langen Kälteabschnitts zu Beginn des Jahres 1929 der Beweis geliefert worden. Während nämlich die außergewöhnlichen Witterungsverhältnisse in anderen Häfen erhebliche Stauungen des Schiffs- und Güterverkehrs mit sich brachten, die sogar zur Stillegung von großen Hafenbetrieben führten, blieb der Hamburger Hafen für die hereinkommenden und abgehenden Gütermengen immer voll aufnahmefähig. Einige belanglose Verzögerungen, die vorkamen, beruhten auf der gewaltigen Beanspruchung der damals allein noch benutzbaren Eisen-

[20]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek & Co., Hamburg, abgedruckt.

bahnen. Die Offenhaltung des Elbfahrwassers war allerdings eine sehr schwierige Aufgabe. Zu diesem Zwecke hatte die Wasserstraßendirektion bereits am 9. Januar 1929 zwei reichseigene Eisbrechdampfer und zwei reichseigene Seezeichendampfer in Tätigkeit treten lassen. Da aber trotzdem die ungewöhnlich starke und lang andauernde Kälte die Eisbildung förderte, so wurde am 19. Februar der größte und stärkste Hamburger Seeschlepper, das Motorschiff »Seefalke«, hinzugemietet. Mit diesen fünf Fahrzeugen ist es gelungen, das Eis auf der Unterelbe dauernd in Bewegung zu halten und dadurch den Schiffsverkehr zwischen der See und dem Hamburger Hafen ohne Unterbrechung zu ermöglichen.

4. Die Bedeutung des Stromes.

Die Elbe bildet seit uralten Zeiten die große Lebensader, die Hamburg mit dem Binnenlande und mit dem Welthandel verbindet. Daher war es eine Lebensfrage für das Gedeihen und den Wohlstand der Stadt, daß sie ihre Macht auf dem Strome gegenüber den Nachbarstaaten behauptete und daß sie den Flußlauf zwischen ihrem Hafen und dem Meere gut imstande hielt. Der beträchtliche Tiefgang der immer größer werdenden Seeschiffe zwang zu umfangreichen Ausbaggerungen. Hierdurch und durch großzügige Stromregulierungen vertiefte man die Fahrrinne so weit, daß auch die größten Schiffe mit voller Ladung nach Hamburg verkehren können. Die Fahrrinne ist bei Hochwasser 12, bei Niedrigwasser 10 m tief. Da sie innerhalb des Stromes in verschiedener Richtung verläuft, so wurde sie seit altersher durch zahlreiche, im Flusse verankerte und entsprechend gekennzeichnete Tonnen und Baken sowie durch Leuchtfeuer genau markiert, so daß die ein- und auslaufenden Seeschiffe zu jeder Tages- und Nachtzeit ihren Weg zwischen den Untiefen hindurch finden können.

Da selbst die größten Schiffe auf der in vortrefflichem Fahrzustande erhaltenen Elbe über 100 km ins Land hinein bis nach Hamburg vordringen können, so wird die durch keine Umladung verteuerte Seefracht bis zum äußersten ausgenutzt und die Ware auf diesem billigsten Wege den Absatzgebieten möglichst nahegebracht. Von Hamburg aus bieten die Binnenwasserstraßen des Elbgebiets und der durch Kanäle mit ihm verbundenen Strombereiche die Möglichkeit, die Ware mit der in normalen Zeiten billigen Wasserkraft weit ins Hinterland hinein zu verteilen und umgekehrt dem Welthafen Hamburg die Erzeugnisse des Hinterlandes bequem zuzuführen[21]). Das Wasserstraßennetz, das durch die Elbe im Binnenlande erschlossen und mit Hamburg verbunden wird, ist gegenwärtig etwa 6300 km lang; das ist ungefähr die halbe Gesamtlänge aller deutschen Wasserstraßen. Dabei ist zu bemerken, daß von Hamburg aus die bei Melnik liegende Schiffbarkeitsgrenze der Elbe 730 km entfernt ist, während die Elbstrecke bis zur tschechischen Grenze bei Bodenbach-Tetschen 623 km und die Wasserverbindung bis Prag (a. d. Moldau) 833 km beträgt. In absehbarer Zeit wird Hamburg aber auch noch dem westdeutschen Wasserstraßennetz mittels der Elbe angeschlossen sein, und zwar durch den bei Magdeburg einmündenden Mittellandkanal. Für später ist außerdem noch eine unmittelbare Verbindung mit dem westdeutschen Straßennetz durch den geplanten Hansak
vorgesehen.

Die über 100 km von der See entfernte Lage ist
Hamburg sehr günstig, denn beim Überseeverkehr erhö
sich dadurch die Kosten nicht, weil die Frachten von
anderen Kontinenten nach den großen Nordseehäfen
gefähr gleich hoch sind. Beim Inlandversande dage
gleichviel ob er auf dem Flusse oder mit der Eisenb
oder mit Lastkraftwagen erfolgt, fällt die obige (
fernung zugunsten der Hamburger Frachten erheblich
Gewicht.

Der Seeschiffahrt ist durch die festen Elbbrücken
Hamburg Halt geboten — und zwar mit voller
sicht —, während anderseits der Strom durch seine un
halb der Stadt beginnende buchtartige Erweiterung
seine dadurch schwierig werdenden Wasserverhältnisse
den Elbbrücken der Oberelbe-Flußschiffahrt ein Ende
reitet. So verknüpfen sich diese beiden wichtigen Befö
rungsarten im Hamburger Hafen, der den Schiffsver
gleichzeitig vom Meere und vom Strome aufnimmt
einer außerordentlich wichtigen Verkehrseinheit, w
durch die vorhandenen, den höchsten Grad der Vollkom
heit erreichenden Umschlagseinrichtungen dem Handel
wertvollsten Dienste leistet. Dieser in Hamburg erfolg
Zusammenschluß zwischen Fluß- und Seeschiffahrt
in seinem Werte noch erheblich durch den Nordostseek
gesteigert, der die Verbindung nach den nordischen
dern herstellt. Zu diesen Verkehrswegen auf dem W
kommen fünf wichtige, in Hamburg entspringende B
strecken. Alle diese günstigen Umstände verleihen
Hamburger Hafen seine überragende Bedeutung g
über den andern deutschen Häfen und vielen frei
Häfen.

Da der Unterschied des Wasserstandes der Elbe
Ebbe und Flut durchschnittlich nur 2 m beträgt, so
es auch möglich, die Hafenanlagen zu offenen
häfen auszubauen, die jederzeit befahren werden kö
während Häfen mit größeren Unterschieden im W
stand durchweg Docks mit Schleusenverschluß erh
müssen, eine Einrichtung, welche die Seefahrt star
hindert. Da es jedoch bei einem Zusammenwirken
besonders ungünstiger Witterungs- und Wasserver
nisse vorkommen kann, daß der Unterschied des W
stands in Hamburg bis zu 8 m ansteigt, so ist die
kante der Kais so angebracht, daß sie bis 5 m über
durchschnittlichen Hochwasser liegt, wodurch Übersch
mungen der Kaioberflächen vorgebeugt wird. Da nu
Hamburger Seeschiffhäfen bei niedrigem Wasser 1
bei durchschnittlicher Flut aber 12 m tief sind, so e
sich für die Kais die stattliche Höhe von 17 m, gen
von der Sohle des Stromes.

5. Der Freihafen.

Über den Zweck, den ein Freihafen zu erfüllen
sagt Dr. Botsch[22]) sehr zutreffend:

»Der Zweck ist kurz der, dem Kaufmann ein
allen Zollformalitäten und Zollkosten zunächst
belastete Möglichkeit des Warenhandels und
Warenlagerung zu bieten. Der Freihafen ist
ausland. Dort lagernde Waren können unbehi
weiter verarbeitet und dann wieder über See
geführt werden; oder sie können nach Deutsc
gegen Zahlung des Zolls eingeführt oder im T

[21]) Hamburg in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Herausgegeben von der deutschen Auslands-Arbeitsgemeinschaft, S. 34. Hamburg 1921.

[22]) Dr. Botsch. Hamburger Hafenrundfahrt, S. 7. Ha
1929.

durch Deutschland nach dem mitteleuropäischen Zollausland verfrachtet werden. Der Kaufmann behält also für seine im Freihafen liegende Ware die größtmögliche Verfügungsfreiheit und er braucht bei der Einfuhr nach Deutschland den Zoll erst in dem Augenblick zu bezahlen, in dem er verkauft, d. h. in dem die Ware in den freien Verkehr des Zollinlands gebracht wird.«

m übrigen versteht man unter Freihafen einen an Küste gelegenen Handelsplatz, zu dem allen Flaggen Zutritt freisteht und der von allen oder den meisten abgaben und Handelsbelästigungen — außer den allein üblichen Hafenabgaben — befreit ist.

er Flächeninhalt des Hamburger Freihafengebiets bet 1 473½ ha, wovon 745,5 ha auf die Wasserfläche allen. Das Freihafengebiet wird aus allen Seeschiffn — ausgenommen den Kohlenschiffhäfen sowie dem kenwärder Hafen — und einer Anzahl Flußschiffn gebildet. Flußaufwärts bildet die Eisenbahnbrücke die Elbe die Grenze, die auf dem Wasser aus schwimden, auf dem Lande aus fest eingerammten hohen

tungen verschiedener Art, die zum Festmachen der Schiffe dienen. Diese werden sofort nach ihrer Ankunft im Hafen durch bereitgehaltene Schleppfahrzeuge nach den für sie bestimmten Liegeplätzen an den Kais geschleppt. Dort sind alle zur Entladung des Schiffs notwendigen Maßnahmen vorgesehen. Hafen- und Flußfahrzeuge liegen bereit, um auf der Wasserseite der Seeschiffe diejenigen Warensendungen entgegenzunehmen, die sofort nach den Freihafenspeichern oder nach anderen im Hafengebiet liegenden Seeschiffen oder durch Flußfahrzeuge elbaufwärts oder elbabwärts weiterbefördert werden sollen.

Hinsichtlich der für kurzen Aufenthalt in den Kaischuppen einzulagernden Güter treten die Kräne in Tätigkeit. Durch diese und andere für den Belade- und Entladebetrieb benötigten technischen Einrichtungen werden die Güter unmittelbar aus den an den Kaimauern liegenden Schiffen entnommen und in die Kaischuppen, in bereitstehende Eisenbahnwagen oder in bereitliegende Fluß- und Hafenfahrzeuge hinübergehoben. Die Kais sind auch mit allen erforderlichen Eisenbahn-, Straßenbahn- und Straßenverbindungen versehen. Jeder Kai ist einem be-

Abb. 9.



Speicherstadt [23]).

nen Zollgittern besteht. Damit Flußfahrzeuge, die der Oberelbe kommen, auch in die Flußhäfen und Flete Stadt und allenfalls auch auf die Niederelbe gelangen en, steht ihnen eine zollfreie Wasserstraße zur Verng, die aus dem Oberhafenkanal, dem Oberhafen, dem kanal und dem Binnenhafen besteht. Die Zollgrenze von der Elbeisenbahnbrücke aus südlich der eben chneten Wasserstraße entlang. Vom Niederhafen aus quert sie den Strom, läuft dann am südlichen Ufer Norderelbe entlang bis zur Ostgrenze des Kohlenschiffns, dessen Ostufer sie der Länge nach berührt, und sich dann im Süden des Roßkanals — von geringen eichungen abgesehen — mit der politischen Grenze des staats Hamburg.

6. Die Kais.

ie einander benachbarten Häfen sind durch langeckte Kais voneinander getrennt. Alle Seeschiffhäfen von senkrechten Kaiwänden (Kaimauern) umrahmt. e bestehen aus starkem Zementkiesbeton, das mit nit und Basalt verblendet und eingefaßt ist, und ruhen starken, in das Fluß- oder Hafenbett eingerammten hlen. Oben auf den Kaimauern befinden sich Vorrich-

stimmten Verschiebebahnhof angegliedert und mit ihm durch Schienenstränge verbunden. Infolgedessen können die Güter leicht und schnell mit der Eisenbahn und ebenso durch Kraftwagen oder Straßenbahnwagen abbefördert werden. Die zwischen den Schiffen und den Eisenbahnwagen unmittelbar umzuschlagenden Güter werden an einigen Freiladekais, z. B. am Holthusenkai und am Kirchenpauerkai umgeladen. Auch am Waltershofer und Griesenwärder Hafen werden solche Kais gebaut.

Um Kohlen aus dem Eisenbahnwagen schnell in Schiffe verladen zu können, befinden sich auf den Kohlenkais Kipper, die den ganzen Wagen kippen und den Inhalt in die See- oder Flußschiffe stürzen. Auf dem Kirchenpauerkai steht ein Kohlenkipper neuester Art; er hebt den Kohlenwagen auf eine hohe Plattform. Dann wird die eine Schmalseite des Wagenkastens gelöst und der Wagen soweit gekippt, daß sein Inhalt ins Gleiten kommt. Die Kohlen fallen in einen offenen Trichter. Dieser endet in einem ausziehbarem Rohre, dessen Länge auf die Kohlenhöhe im Schiffe eingestellt wird. Auch viele schwimmende Kohlengreifer und schwimmende Getreideheber werden im Hafenumschlagsbetriebe benutzt.

Bisher sind 50 km Kaistrecken im Hamburger Hafen nach allen Regeln der Hafenbaukunst errichtet worden;

Aus »Wirtschaft und Verkehr in Mittel- und Osteuropa«. Deutschland-Nummer 1. Sonderbeilage zum Hamburger Fremdenblatt. Hamburg, pril 1926, mit Genehmigung der Besitzerin, Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft abgedruckt.

davon liegen 35 km an seetiefem Wasser. Uferstrecken des Hafens, die nicht für den Kaibetrieb bestimmt sind, versieht man nicht mit den schweren Kaimauern sondern mit einfacheren und billigeren Einfassungen, z. B. mit hölzernen Spundwänden, die durch Pfahlböcke gestützt sind. Diese Spundwände reichen bei Niedrigwasser nur eben über den Wasserspiegel. An sie lehnt sich die mit Betonsteinen zum Schutze gegen das Wasser abgedeckte Uferböschung schräg an. Die Art der Herstellung der Spundwände und der Kaimauern ist sich seit Jahrzehnten gleich geblieben; doch werden diese in neuerer Zeit erheblich stärker gemacht und tiefer gegründet als früher.

Eine Frage, deren Lösung in neuester Zeit den Hafenbauingenieur vor eine schwierige Lage stellt, ist die Anpassung der älteren Kaimauern an den bedeutend gesteigerten Seeschiffverkehr. Die Seeschiffe und ihr Tiefgang sind immer größer geworden. Wegen ihres erheblich gewachsenen Tonnengehalts werden die Kaimauern durch Schiffsstoß und Trossenzug weit mehr als früher beansprucht. Infolge größeren Tiefgangs der Schiffe mußten die Hafenbecken vertieft werden. Am Versmannkai (Baakenhafen) z. B., wo sich ein starker Südfruchthandel abwickelt, mußte in den letzten Jahren die Hafentiefe von 6 m auf 7,3 m erhöht werden. Wegen des starken Fuhrwerks- und Lastkraftwagenverkehrs wurde es ferner notwendig, auf diesem Kai die Straße und die Laderampe zu verbreitern sowie die Kaimauer, die stark beschädigt war, neu herzustellen.

Inwieweit in den nächsten Jahren der Umbau alter Kaimauern im Hamburger Hafen zur Anpassung an die geänderten Verkehrsverhältnisse stattfinden muß, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen; daß solche Umbauarbeiten sich aber ergeben werden, ist angesichts der Wichtigkeit der älteren rechtselbischen Häfen nicht zu bezweifeln.

7. Die Kaischuppen.

Jeder Kaischuppen stellt einen einzigen Raum dar, der zu ebener Erde liegt und dadurch unbeschränkte Tragfähigkeit besitzt. Diese Bauweise hat auch den Vorzug, daß Eisenbahnen und Ladewege unmittelbar an die Schuppen herangeführt werden können, wodurch die Befrachtung der Fuhrwerke und Eisenbahnwagen bedeutend vereinfacht und erleichtert wird. Durch die Dächer der Schuppen fällt das Oberlicht; daher kann man die Aufschriften der Stückgüter sowie die losen Waren leicht prüfen. Die Räume haben eine gute Lüftung. Die Schuppen sind so breit, daß sie auf Schiffslänge die gesamte Ladung eines Dampfers unterbringen können. Auf diese Weise wird das Aufeinanderstapeln der Güter, das zeitraubend und auch feuergefährlich ist, vermieden und eine große Übersichtlichkeit erreicht. Nur die Giebel- und Brandmauern der Schuppen bestehen aus Mauerwerk, während die Wände aus Holz sind. Die Länge der Schuppen beträgt 85 bis 400 m, die Breite 15 bis 50 m. Die Lagefläche der im Freihafen befindlichen Schuppen beträgt über 690 000 qm; demgegenüber ist die Fläche der im zollinländischen Hafengebiet vorhandenen Schuppen sehr geringfügig, da sie nur 7700 qm groß ist.

Die angekommenen und in den Schuppen übersichtlich gelagerten Waren werden nach erfolgter Besichtigung sofort weiterbefördert, sei es mit der Eisenbahn oder mit Fuhrwerk, sei es mit Flußschiffen oder Hafenfahrzeugen. Die mit den aufgenommenen Waren befrachteten kleinen Fahrzeuge fahren in alle Hafenbecken; sie gelangen auf den zahlreichen Fleten (Kanälen), die für den älteren Teil Hamburgs so charakteristisch sind, in die Hauptgesch viertel der inneren Stadt, wo die Waren unmittelba die Kaufmannsspeicher abgeliefert werden.

Besonderen Zwecken dienen die Verteilungsschuppen Sammelschuppen, die Ausfuhrschuppen und die Fr schuppen (Abb. 8), welch letztere heizbar sind, um die früchte vor Kälte zu schützen; sie unterscheiden sich von übrigen Schuppen auch dadurch, daß sie ein zweites Galerieform ausgebildetes Geschoß besitzen. Ei Schuppen, die dem Umschlage von den Oberländer Kä in die Schuten dienen, ragen weit über die Wasserfl Die Schuten machen auf dem Wasser unter dem Fußb dieser Schuppen fest und werden durch Luken, die sic Fußboden der Schuppen befinden, beladen. Der Aus verkehr findet in gleicher Weise statt.

Der Flurbetrieb innerhalb der Schuppen ist in Verwendung von Elektrokarren, Stapelmaschinen, Fö bändern usw. technisch auf der Höhe. Dadurch wir teure menschliche Arbeitskraft nach Möglichkeit er und ein rascher Umschlag der Güter erreicht.

Gegenwärtig sind 90 Kaischuppen vorhanden, die Gesamtlänge von über 20 km haben. Der Kaibe liegt teils in den Händen des Hamburger Staats, tei er einigen bedeutenden Reedereien überlassen, denen gewisse Kaistrecken zugewiesen hat, und zwar gegen Z zahlung. Dies sind die Hamburg-Amerika-Linie, die amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Ame Line usw.

8. Die Speicher.

Während die Kaischuppen lediglich dem schnel Warenumschlage dienen, können in den Speicher Güter beliebig lange gelagert werden; sie sind aus erbaut und zeigen ein ganz anderes Aussehen als di geschossigen Schuppen. Die Bauweise ähnelt sich bei Speichern, denn außer dem Keller- und dem Erdge sind vier bis fünf Stockwerke vorhanden. Die Sp liegen an Kanälen, die nur für Flußschiffe[24]) befa sind; auch haben sie meistens keinen Eisenbahnans zwei Merkmale, die sie ebenfalls von den Kaisch unterscheiden. Die Speicher sind nicht etwa mit Sch untermengt, sondern sie liegen völlig von ihnen get als geschlossene Straßenzüge da. Eine dieser Anlag 1500 m lang und 100 m breit; sie befindet sich am ende des Binnenhafens und des Zollkanals (Abb. 9). für diese umfangreiche Speicherstadt Raum zu sch mußten vor ihrer Erbauung im Jahre 1883 500 Wohngebäude niedergelegt werden. Auf die F sicherheit ist weitgehende Rücksicht genommen.

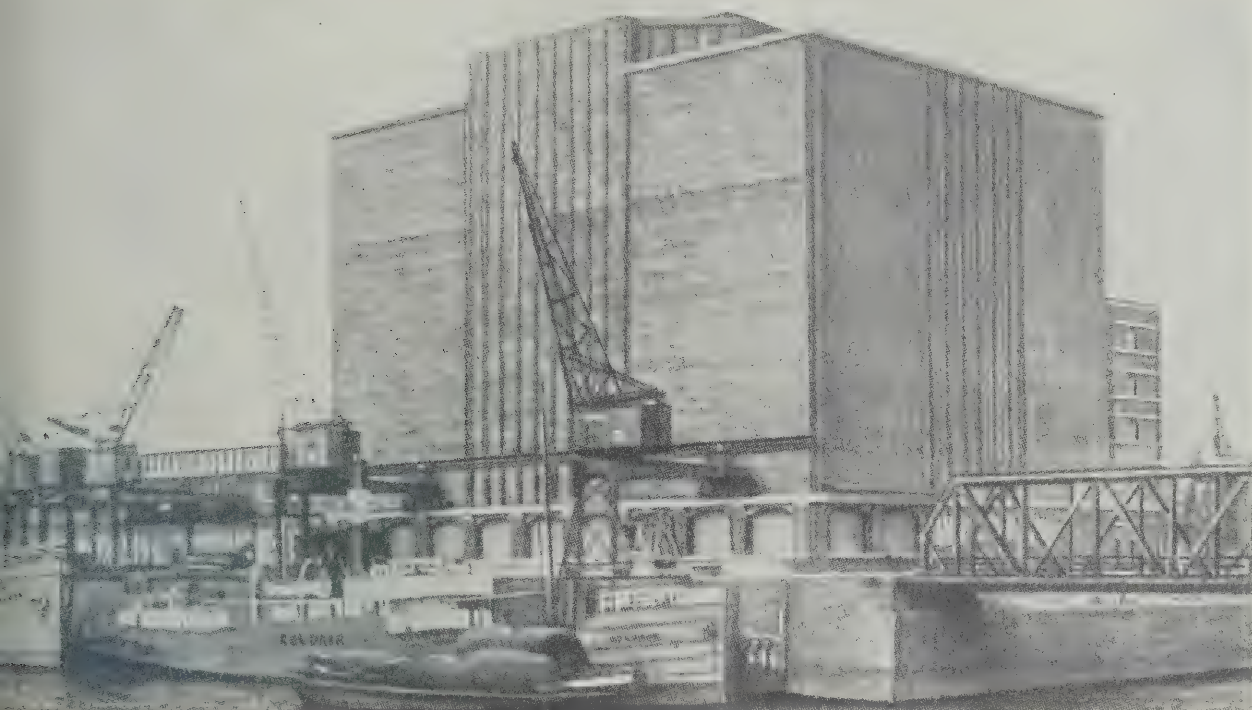
Eine außerordentlich wichtige Rolle ist im Spe betriebe der Hamburger Freihafen-La haus-Gesellschaft zugewiesen. Diese Gesell ist anläßlich des Zollanschlusses 1885 gegründet wo Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung Verwertung von Speichern, Lagerhäusern, Kontore sonstigen dem Handel und der Fabrikation dien Baulichkeiten im Hamburger Freihafengebiet sowi Betrieb damit in Verbindung stehender Geschäfte. Gesellschaft war ursprünglich mit einem Aktienkapita 9 Millionen ℳ ins Leben gerufen worden. Der G und Boden, auf dem die Gebäude errichtet sind, i vom Hamburger Staate vermietet worden, teils

[24]) Es gibt nur einen einzigen Speicher an seeschiff Wasser, den Kaiserspeicher. Er liegt auf der Spitze der zunge, die vom Sandtorhafen und dem Grasbrookhafen g wird.

eiligung am Reingewinn, teils gegen feste Mieten. Die mietung der Lagerräume und Kontore sowie die Lage- g und Bearbeitung der Waren in eigenen Räumen Gesellschaft geschieht nach einem staatsseitig geneh- ten Tarife. Die Gebäude sind auf einer Grundfläche 105 000 qm errichtet und umfassen eine Nutzfläche 503 000 qm; das ist mehr als $^5/_8$ der im ganzen en vorhandenen Lagerfläche von 800 000 qm. Die llschaft benutzte für ihr eigenes Lagergeschäft (im re 1926) 220 500 qm; 282 500 qm hat sie an rund Mieter vermietet, und zwar 32 000 qm für Kontor- ke und 250 500 qm für Lagerzwecke. Alle Gebäude n Land- und Wasserfront, meistens auch Gleis-

hochwertige Waren aller Art, wie Kaffee, Kakao, Tee, Tabak usw., eingelagert, am südlichen Ufer der Norderelbe sämtliche übrigen Waren; namentlich Massenartikel, wie Baumwolle, Jute, Hanf, Erze usw., ausgeschlossen sind allerdings explosionsgefährliche Waren wie Petroleum, für deren Unterbringung besondere Vorschriften bestehen. Die Gesellschaft beschränkt sich nicht auf die Lagerung und Aufbewahrung der Güter, sondern sie übernimmt auch ihre Bearbeitung, wie das Sortieren, Markieren, Umpacken, Probenziehen. Sie haftet im Gegensatz zu den andern Hamburger Lagerhaltern, die ihre Haftpflicht beschränkt haben, nach Maßgabe der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs unbeschränkt für jeden Schaden,

Abb. 10.



Kühlhaus [25]).

hluß; sie liegen im Freihafengebiet. Da dieses Zoll- and ist, können seewärts kommende oder abgehende ren ungehindert ein- und ausgebracht, behandelt, ver- oder sonstwie bearbeitet werden. Erst beim Über- iten der Zollgrenze des Freihafengebiets sind zollpflich- Waren zu verzollen. Infolge der massiven Bauart der icher und Lagerhäuser, die unter ständiger Bewachung besonderen Feuerwache und eines eigenen Wächter- onals stehen, ist die Sicherheit der Waren in jeder Hin- gewährleistet; daher sind auch die Prämien für die versicherung der eingelagerten Güter niedrig be- en.

m Jahre 1925 stellte sich der Gesamtumsatz des ien Lagergeschäfts der Gesellschaft auf rund 5 Mil- n Kolli im Gewichte von $342^1/_2$ Millionen kg. den Gebäuden am nördlichen Elbufer, wo auf nd feuerpolizeilicher Bestimmungen feuergefährliche r nicht gelagert werden dürfen, werden vorwiegend

der durch Verlust und Beschädigung des Gutes herbeigeführt wird, außer wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Lagerhalters nicht abgewendet werden konnte. Die Gesellschaft ist die einzige Anstalt in Hamburg, die übertragbare, an Order lautende Warenscheine ausstellen darf; diese besitzen die Eigenschaft eines Dispositionspapiers, d. h. die Übergabe des Scheines an denjenigen, der durch ihn zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird, steht der Übergabe des Gutes gleich. Mit dem Erwerb des Lagerscheins wird demnach das Eigentum an der Ware erworben.

Die Gesellschaft besitzt eine eigene hydraulische und elektrische Zentralstation, die die hydraulischen Hebezeuge und elektrischen Anlagen der Lagerhäuser am nördlichen Elbufer mit Druckwasser von 50 Atm. und elektrischem Strome versorgt. Diese Zentralstation ist mit mächtigen Dampfkesseln, Dampfdynamos, Akkumulatorenbatterien, Compounddampfpreßpumpen, Drillingspreßpumpen usw.

) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek & Co., Hamburg, abgedruckt.

versehen. Die Warenbewegung in den Lagerhäusern am südlichen Ufer der Norderelbe erfolgt durch Dampfschutenwinden, elektrische Hebezeuge, Transportbandanlagen usw.[26])

Nach Kriegsende kam der Handel mit Kühlwaren und namentlich mit Gefrierfleisch in Schwung. Infolgedessen mußte eine Anzahl Kühlhäuser erbaut werden. So hat die Firma Behr und Mathew am Roßhafen ein Kühlhaus errichten lassen, das das größte seiner Art in Hamburg ist; seine Lagerfläche bedeckt 16 000 qm. Neben der Hamburger Fischhalle liegt das fünfstöckige Gebäude der »Eiswerke und Kühlhallen St. Pauli Markt G. m. b. H.«, wo tagaus tagein mindestens 100 000 kg Eis erzeugt werden. Die Kühltransit-Gesellschaft besitzt am Kronprinzenkai und am Grevenhofufer große Kühlhäuser (Abb. 10).

9. Die Kräne.

Lange Zeit benutzte man zum Entladen und Beladen sogenannte Dampfrollkräne. Sie besaßen eigene Dampfkessel und waren auf besonders eingerichtete Wagen angebracht, die auf Schienengleisen am Rande der Kaiflächen hin und her liefen. Dadurch gingen wertvolle Kaistreifen verloren. Viele Dampfrollkräne hat man als veraltet aus dem Ladebetrieb zurückgezogen und durch neuzeitliche Hebevorrichtungen ersetzt. An ihre Stelle traten zunächst elektrisch betriebene und fahrbare Halb- oder Vollportalkräne mit torartigem Unterbau, die den Bahngleisen und Ladestraßen Durchlaß gewährten (Abb. 11). Ein solcher Kran ruht auf einem ungleichschenkligen Winkelgerüst, dessen ein oder zwei kurze, mit Rädern versehene Schenkel auf einer dicht an der Kaikante befestigten Schiene laufen, während das wagerechte, an den freien Enden ebenfalls mit Rädern versehene Schenkelpaar sich auf eine in mittlerer Höhe der Schuppenwand befestigte Schiene stützt. Durch eine solche Anlage können auch die größten Dampfer bequem bedient werden.

In neuester Zeit hat man auch Doppelkräne geschaffen, die in sich einen gewöhnlichen Portalkran mit einem darunter angebrachten Laufkatzenkran vereinigen. Während der Drehkran für sperrige Lasten nicht entbehrt werden kann, vermag der Laufkatzenkran die Last ohne große Hubhöhe schnell und auf kürzestem Wege durch die Schiffstakelung hindurch zu befördern. Indem man mehrere Doppelkräne zusammenschiebt, kann man mit vier und noch mehr Haken an den Schiffsluken arbeiten. Doppelkräne besitzen eine durchschnittliche Tragkraft von 3000 kg. Die Leistungen im Hebebetriebe sind neuerdings durch Dreifachkräne gesteigert worden; bei ihnen ist der Ausleger verdoppelt, was den Einbau von zwei Laufkatzen ermöglicht hat. Innerhalb der Kaischuppen werden fahrbare, durch elektrische Kraft betriebene Universalkräne mit 0,2 bis 1,0 Tonnen Tragkraft sowie auch Elektrokarren mit Anhängern benutzt, wodurch die Verteilung der Güter erheblich beschleunigt wird.

Neben diesen Zwergen sind auch feststehende Riesenkräne in Tätigkeit, sogenannte Turm- und Hammerkräne, die eine gewaltige Hubkraft aufweisen. Der bemerkenswerteste Vertreter dieser Art stammt noch aus früherer Zeit; es ist der Dampfkran am Kranhöft mit einer Tragfähigkeit von 150 Tonnen. Die im Hafengebiete ansässigen Werften bedienen sich zum Heben der beim Schiffsbau vorkommenden Lasten ebenfalls riesiger Kräne. Die von den Werften benutzten Turmkräne heben bis zu 250 Tonnen, was dem Gesamtgewichte von 4000 erwachsenen Menschen entspricht.

[26]) Wirtschaft und Verkehr. Sonderbeilage zum Hamburger Fremdenblatt Nr. 103 vom 14. April 1926, S. 19.

Auch gibt es verschiedene schwimmende Kräne, die ... dem Strome und in den Häfen an diejenigen Stellen ... schleppt werden können, wo ein unmittelbarer Ums... von dem Seeschiff auf das Flußschiff oder umgekehrt ... finden soll. Schwimmkräne treten namentlich bei V... dung von Schwergut in Tätigkeit. Solches Schwer... wie Dampfkessel, Brückenteile usw. gibt es bis 50 000 kg Einzelgewicht. Ein solcher Schwimm... nimmt das Schwergut aus der Schute oder dem Eisenb... wagen hoch und setzt es unmittelbar darauf in den L... raum des Schiffes ab, wo das Stück gut verstaut we... muß, damit es bei schwerem Seegange nicht andere G... oder sich selbst beschädigt. Außer den im Besitze der ... schiedenen Werften befindlichen Kränen sind zur Zei... Hamburger Hafen 1700 Hebevorrichtungen mit insge... 4000 Tonnen Hubkraft vorhanden.

Früher wurden Stückgüter (Säcke, Ballen, Pakete, K... usw.) allgemein durch Kräne in Netzen aus dem L... raum des Schiffes herausgehoben, auf den Kai abg... und dann mit Handkarren in die Schuppen beför... Diese Entladungsweise setzte aber leicht zerbrechliche ... unter Druck leidende Güter schweren Beschädigungen ... da die Sachen innerhalb der Netze zusammengepreßt ... den. Außerdem war das Absetzen auf dem Kai und ... Umladung auf die Handkarren sehr zeitraubend. D... ist man seit einiger Zeit dazu übergegangen, durch K... Platten von hoher Tragfähigkeit in den Schiffsrau... senken und auf sie das Löschgut zu setzen. Hierauf ... man die Ladeplatten durch den Kran in die Höhe ... und setzt sie auf die Anhänger eines Elektrokarrens, ... dann in die Kaischuppen abrollt. Die Beladung der S... findet in gleicher Weise statt. Durch diese Lösch- und ... ladeart wird jeder Leerlauf ausgeschaltet und die B... digung von Ladegütern vermieden.

10. Die Dückdalben.

Schiffe, die wegen des geringen Einheitswertes ... Ladung nicht an den mit höheren Gebühren belasteten ... löschen oder laden wollen, können das inmitten der g... Hafenbecken auf besonders abgeteilten Stromber... tun; hier machen sie an Dückdalben (Duc d'Albe) ... und geben ihre Ladung unmittelbar an Fluß- und H... fahrzeuge ab oder nehmen die durch Schuten und K... angebrachten Güter entgegen. Die Schiffsliegeplät... Dückdalbengruppen besitzen die stattliche Längenau... nung von etwa 70 km; hiervon entfallen rund 32 km ... seetiefes Wasser. Unter Dückdalben sind Pfahlgrupp... verstehen, die aus 12 bis 15 miteinander verbun... Pfählen sich zusammensetzen. Solche Pfähle haben, ... sie in seetiefes Wasser eingerammt werden müssen, ... durchschnittliche Länge von 24 m. Eine Dückdalbe ... ursacht einen Kostenaufwand von 10 000 *RM.* ... Hamburger Hafengebiet sind mindestens 30 000 P... in den Elb- und Hafengrund eingerammt, teils zu ... dalben vereinigt, teils als sogenannte Streichpfähl... den Kais dienend. In Cuxhaven gibt es sogar 52-pfä... Dückdalben, an denen die größten Überseeschiffe ve... werden können.

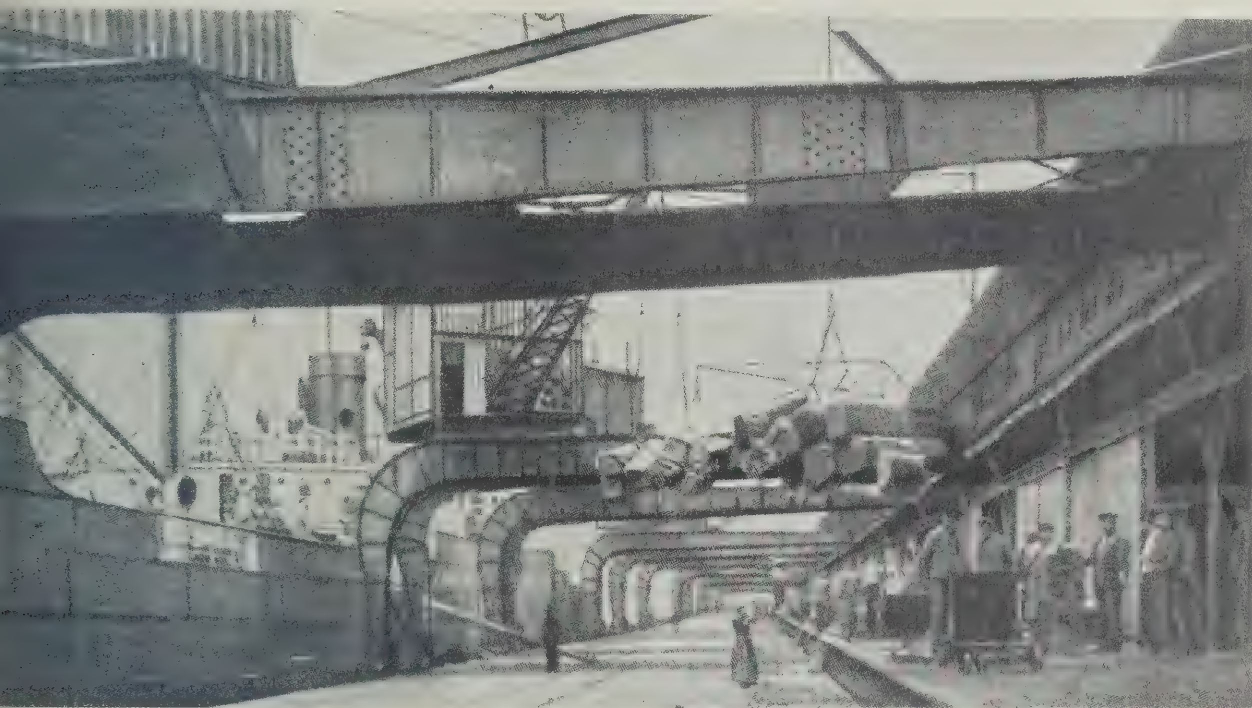
11. Die Bahnen, Brücken, Tunnel... Schiffsverbindungen.

In dem gewaltigen Gebiet des Hamburger H... stehen zur Beförderung der Gütermassen und Men... mengen Verkehrsmittel und Verkehrswege in großer ... zur Verfügung. Ein großer Hafen kann seinen ...

dann in befriedigender Weise erfüllen, wenn alle seine s mit Hafeneisenbahnen versehen sind, und n von ihnen die Kaischuppen sowohl auf der Wasser- wie auf der Landseite umfaßt werden. Die Not- digkeit, für all die zahlreichen Kais Bahnanlagen zu fen, um jene dadurch einem reibungslosen Güterum ge nutzbar zu machen, hat den Hamburger Staat ver- ßt, die Hafeneisenbahnen in eigener Regie zu bauen, nd zu halten und zu verwalten. Demgegenüber besteht Aufgabe der Deutschen Reichsbahn lediglich in der rung des eigentlichen Fahrbetriebs. Die dem Ham- er Staate gehörigen Eisenbahngleise innerhalb des engeländes haben zurzeit die ansehnliche Länge von km. An dieses Netz sind nicht nur alle Kaischuppen, ern auch die Großkräne sowie die im Hafen befind- n Werft- und Industrieanlagen angeschlossen. Auf Hafengelände und in seiner Nähe liegen auch mehrere melbahnhöfe, wo die Eisenbahnwagen von der Hafen- n auf die Reichsbahn übergehen und umgekehrt. Die Bau befindliche, an die Strecke Cuxhaven-Harburg- burg anschließende Finkenwärder Bahn wird dem verkehr des neuen westlichen Hafengebiets dienen.

rei mächtige Brücken führen über die Norderelbe: Neue Elbbrücke, die Eisenbahn-Elbbrücke und die Frei- n-Elbbrücke. Die letztgenannte liegt am weitesten nabwärts und im Freihafengebiet. Sie stellt eine un- elbare Verbindung zwischen dem rechtselbischen und linkselbischen Teile des Freihafens her, und zwar ohl für den Fußgänger- und den gewöhnlichen aßenverkehr wie für den Eisenbahnverkehr. Sie ist die ste der drei Brücken und 1920 fertiggestellt worden. ihrer Erbauung mußte der von einen zum andern omufer übergehende Güterverkehr den Hafen verlassen unter Zollüberwachung durch zollinländisches Gebiet dem andern Teile des Freihafens zurückkehren. Außer den Schienensträngen, die jetzt über die Freihafen-Elbbrücke führen, wird ihr oberes Stockwerk demnächst noch die Hafenschnellbahn, die elektrisch betrieben werden soll, aufnehmen. Unmittelbar neben ihr, jedoch schon im Zollinlande, liegt die Eisenbahn-Elbbrücke, die 1872 erbaut und 1890 erweitert worden ist. Über sie geht der Eisenbahnverkehr nach Harburg und von da nach West-, Mittel- und Süddeutschland sowie nach Cuxhaven. Weitere 250 m flußabwärts befindet sich die im Jahre 1892 eingeweihte Neue Elbbrücke, die dem Straßenverkehr dient. Über sie nahm vor Herstellung der Freihafen-Elbbrücke der uferwechselnde Freihafenverkehr unter Zollaufsicht seinen Weg. Außer diesen drei großen Brücken führen noch viele kleinere Brücken den Bahn- und Straßenverkehr innerhalb des Hafengeländes über die trennenden Wasserflächen. Etwa ein Dutzend dieser Brücken ist beweglich, während mehr als hundert Brücken unbeweglich sind.

Abb. 11.



Kaibetrieb (mit vielen Portalkränen) [27].

Eine äußerst wichtige Verbindung zwischen dem Freihafengebiet und der Stadt schafft der Elbtunnel, der die beiden Ufer der Norderelbe miteinander verknüpft. Er wurde im Jahre 1911 zwischen dem hamburgischen Stadtteile St. Pauli und der Elbinsel Steinwärder mit einem Kostenaufwande von 11,6 Millionen ℳ erbaut. Auf jedem Ufer führt ein überbauter, 24 m tiefer Schacht von 22 m Durchmesser zu den beiden Tunnelrohren von 6 m Durchmesser, je einem für die beiden Verkehrsrichtungen, die 21 m unter dem Hochwasserspiegel der Elbe die 450 m lange Verbindung zwischen beiden Ufern herstellen. Außer Treppen vermitteln in jedem Schachte 2 Personen- und 4 Wagenaufzüge die bequeme Verbindung zwischen Tunnel und Straße.

Außerdem dienen dem Personenverkehr viele kleine Dampfer, Barkassen usw. auf dem Strome und im Hafen. Die im Freihafen ansässigen Großindustrien

) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek & Co., Hamburg, abgedruckt.

und Reedereien befördern ihre Angestellten und Arbeiter meistens mit eigenen Fahrzeugen über den Strom. Die überwiegende Mehrzahl jedoch bedient sich der Fahrzeuge der Hafendampfschiffahrts-Gesellschaft, deren Dampfer zwischen den Hauptverkehrspunkten regelmäßige und häufige Verbindungen schaffen. Der Verkehr zwischen den an Dückdalben festgemachten Schiffen und dem Lande wird fast ausschließlich ebenfalls durch Dampfer dieser Gesellschaft bewirkt.

Zwei riesige Fährschiffe vermitteln die Eisenbahnverbindung zwischen den Hafenanlagen, die sich im Osten und Westen des Köhlbrands befinden. Sie haben am Bug und am Heck je ein Schiffsschraubenpaar, womit auch gesteuert wird. Infolgedessen brauchen diese Fährschiffe niemals zu wenden. Die Eisenbahnwagen rollen vom Lande über eine Klappbrücke, die den Höhenausgleich zwischen Land und Schiffsdeck herstellt, auf dieses. Das Deck des Fährschiffs ist an kräftigen Schraubenspindeln befestigt, mittels deren es bis zu 5 m gehoben oder gesenkt werden kann. Diese Einrichtung war nötig, um die Höhe des Decks dem infolge Ebbe und Flut wechselnden Wasserstande anzupassen, wenn die Eisenbahnwagen vom Lande auf Deck und dann wieder vom Deck auf das feste Land fahren.

12. Die Landungsanlagen.

Die größten Landungsanlagen im Hafen sind die Landungsbrücken in St. Pauli. Ihre Bühne ist 420 m lang und 20 m breit; sie wird von 110 großen eisernen Schwimmkästen getragen. Da der Personenverkehr auf ihr sehr bedeutend ist und neben kleineren Dampfern auch große Dampfer bei ihr anlegen, die nach den Seebädern und Übersee fahren, so hat man ihr auch ein 200 m langes Oberdeck gegeben, mittels dessen man leicht auch auf hochgebaute Dampfer gelangen kann. Die Landungsbühne ist durch 9 Brücken mit dem Lande verbunden. Diese führen zu dem großartigen Empfangsgebäude, das neben vielen, an Schiffahrtsgesellschaften und Reedereien vermieteten Räumen eine gut eingerichtete und stark besuchte Gastwirtschaft enthält.

Außer den St.-Pauli-Landungsbrücken weist der Hafen eine größere Zahl Landungsanlagen auf, wo die Fährdampfer anlegen, namentlich an den Spitzen der Kaizungen. Die Brückenstege sind beweglich, weil sie sich dem Wechsel des Wasserstandes (Ebbe und Flut) anpassen müssen; ihre wasserseitigen Auflagen ruhen daher auf Schwimmkörpern. Große Landungsanlagen dieser Art befinden sich am Deichtor (für den Marktverkehr) und am Stadtdeich im Oberhafen. Alle Landeplätze ruhen auf schwimmenden Pontons.

13. Die Industrie.

Von dem Hafengelände ist ein beträchtlicher Teil industriellen Großbetrieben eingeräumt, namentlich den Werften, schon damit die ein- und auslaufenden Schiffe jederzeit instand gesetzt werden können. Die bedeutendsten der im Hamburger Hafen ansässigen Werften sind:

a) Blohm & Voß auf Steinwärder. Diese Werft besitzt einen besonderen Werfthafen, der sich vor dem Kuhwärder Hafen befindet;
b) die Vulcan-Werft der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau-AG, die etwas weiter landeinwärts liegt;
c) die Reiherstieg-Deutsche Werft AG; sie ist an der Stelle gelegen, wo der Reiherstieg in die Elbe mündet;
d) die Deutsche Werft, die sich auf der Insel Fin[...] wärder und unmittelbar am Südufer der Norder[...] befindet.

Während noch vor 25 Jahren Hamburger Reeder[...] ihre großen Schiffe auf englischen Werften bauen lie[...] sind die deutschen Werften seit drei Jahrzehnten in im[...] steigendem Umfange fähig geworden, jedem Wettbew[...] des Auslands auf diesem Gebiete zu begegnen. Zur [...] standsetzung beschädigter Schiffskörper sind gewal[...] Docks vorhanden (Abb. 12).

Neben den Werften befindet sich im Hafengebiet [...] Reihe industrieller Unternehmen, die Maschinen und [...] rüstungsgegenstände jeder Art für die Schiffe erzeu[...] Auch die Ausfuhrindustrie ist hier stark vertreten. [...] bindet die erzeugten Güter an die im Hamburger H[...] verkehrende Schiffahrt. Außer im Freihafengebiet hat [...] Industrie auch auf dem zollinländischen Hamburger Sta[...] gebiet ein weites Betätigungsfeld gefunden, z. B. auf [...] Peute und dem Billwärder, nachdem man durch Ei[...] bahngleisanschlüsse, Straßenbahnen und Landstraßen s[...] durch Geländeaufhöhung jedes Verkehrsbedürfnis be[...] digt und gleichzeitig dieses Gebiet vor Überschwemmun[...] gesichert hatte. Die im ganzen Hamburger Hafengel[...] ansässige Industrie besitzt somit kurze, schnelle und bi[...] Wege zum Seeschiffe. Die am tiefen Wasser angele[...] Fabriken usw. können die Güter sogar unter Ausschalt[...] jedes Beförderungswegs unmittelbar von der Fabrik[...] rampe auf das Schiff und vom Schiff auf die Ladera[...] verladen.

Die industriellen Werke, die im Freihafen Güter [...] arbeiten und veredeln, verwenden unverzollte Rohstoffe[...] auch zollfrei umgepackt und gelagert werden. Dad[...] tritt eine Verbilligung der daselbst fertiggestellten Erz[...] nisse ein.

14. Das Gaswerk.

Zwischen dem Magdeburger Hafen und dem Grasb[...] hafen liegt auch das Gaswerk. Diese mächtige An[...] hat man im Hafengebiete deshalb erbaut, damit [...] Kohlendampfer die Kohlenmassen ohne Umladung in [...] Silos des Gaswerks entladen können. Die in den Sch[...] lagernden Kohlen werden von den Selbstgreifern [...] Laufkatzenkrans des Gaswerks erfaßt und in einen [...] dem fahrbaren Krane ruhenden Behälter geschüttet. D[...] elektrisch betriebene Hängebahnwagen gelangt die K[...] dann in die Silos. Durch diese vorzüglich arbeit[...] Anlage werden viele hundert Menschenkräfte ausgeschal[...] Der größere der beiden Gasometer des Werks ist der z[...] größte in ganz Europa; er faßt 200 000 cbm. S[...] Höhe beträgt 76, sein Durchmesser 74 m. Das [...] erzeugt täglich 250 000 cbm Gas. Der aus den [...] kammern fallende Koks gelangt nach Ablöschung, masch[...] ler Siebung und Sortierung in die Vorratsbehälter. [...] Nebenerzeugnisse ergeben sich Teer, Rohbenzol, Ammon[...] gas, Schwefel, Schwefelsäure und Zyanverbindungen [...]

15. Das Lotsenwesen.

Das Lotsenwesen ist — ebenso wie die Reglung [...] Schiffsverkehrs im Hafen — dem Oberhafenamt [...] Marine zugeteilt, das von einem Oberhafenmeister gel[...] wird; ihm unterstehen vier Hafenmeister, denen je ei[...] stimmtes Viertel des Gesamthafengebiets zugewiesen [...] Sobald das Oberhafenamt vom Einlaufen eines [...] schiffes benachrichtigt wird, bestimmt es den Liege[...] dieses Fahrzeuges. Nach diesem Liegeplatz wird [...]

ßere Schiff durch einen Hafenlotsen gebracht; Schiffen einem Raum von mindestens 150 cbm wird auf nsch ein Hafenlotse zugeteilt. Will das Schiff an m Kai anlegen, so tritt der Oberhafenmeister sogleich der Kaiverwaltung in Verbindung, die zu diesem ecke einen bestimmten Kaiteil zur Verfügung stellt und wegen Einziehung der Kaigebühren das Nötige veraßt. Macht das Schiff dagegen an einer Dückdalbe so erübrigt sich eine Inanspruchnahme der Kaivertung. Hinsichtlich der Anweisung von Liegeplätzen die auf der Oberelbe in Hamburg ankommenden Flußzeuge ist der Hafenmeister des oberen Hafenbezirks zudig. Das Gebäude der Lotsenstation befindet sich am

Abb. 12.



Schwimmdocks [28]).

teren Ende des Freihafens auf dem sogenannten Lotsen-t, wo der Vorhafen und der Werfthafen mit der rderelbe zusammenhängen.

16. Das Zollwesen.

Die Überführung der im Freihafen aufgestapelten itermengen ins Zollinland unterliegt den zollamtlichen stimmungen. Um Zollhinterziehungen (durch Schmuggel) verhindern, wird die Grenze des Freihafens scharf beacht. Sie ist deshalb, insofern sie über festes Land läuft, rch ein hohes Zollgitter gesichert, während diese Sicheng auf dem Wasser durch schwimmende Holzzäune ercht wird. Im Fahrwasser aber, wo sich solche Zäune gen des regen Schiffsverkehrs nicht anbringen lassen, rd die Überwachung durch Zollfahrzeuge ausgeführt. e dem Verkehr zwischen Freihafengebiet und Zollinland nenden vielen Landverbindungen sowie auch die Wasserwege, auf denen Warenschmuggel erfolgen könnte, sind ebenfalls scharf bewacht.

Für das Hafengebiet bestehen gegenwärtig sieben Hauptzollämter; ihnen sind viele Zollstellen zur Wahrnehmung des laufenden Verzollungsdienstes zugeteilt. Diese Abfertigungsstellen befinden sich teils auf dem Lande, teils auf dem Wasser.

17. Die Hamburg-Amerika Linie.

Es werden noch einige Worte zu sagen sein über diejenige Hamburger Reederei, welcher die Aufwärtsentwicklung des Hamburger Hafens zu einem erheblichen Teile mit zu verdanken ist. Die Hamburg-Amerika Linie (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft, Hapag) besaß unmittelbar vor Kriegsbeginn 439 Schiffe mit 1,36 Millionen Brutto-Register-Tonnen. Mit ihren Schiffen unterhielt die Gesellschaft teils selbständig, teils gemeinsam mit anderen Reedereien 75 regelmäßig befahrene Überseelinien, mittels deren 400 wichtige Hafenplätze in allen Weltteilen miteinander verbunden wurden. Der Weltkrieg beendete diesen weltumspannenden Verkehr der Hapag, vernichtete ihre geschäftlichen Verbindungen und überantwortete fast alle ihre überseeischen Niederlassungen feindlichen Händen. Die Hapagflotte ward teils in fremden Häfen von unsern Gegnern mit Beschlag belegt oder wenigstens zum Stilliegen verurteilt, teils ging sie auf offenem Meere verloren; der Rest mußte gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrags ausgeliefert werden.

Um einem Wiederaufbau, der von Grund aus erfolgen mußte, eine möglichst breite Grundlage zu geben, und um

[28]) Aus dem Werke »Der Hamburger Hafen« von John Fuhlberg-Horst mit Genehmigung des Verlags Broschek & Co., Hamburg, abgedruckt.

die verbliebene Geschäftsorganisation nicht verfallen zu lassen, wurde im Frühjahr 1920 mit dem amerikanischen Harriman-Konzern ein Vertrag abgeschlossen, der beiden Gesellschaften völlige Gleichberechtigung und finanzielle Selbständigkeit gewährleistete. Sie errichteten alsbald einen regelmäßigen Verkehr zwischen Hamburg und New York, der in der Folgezeit schnell an Ausdehnung und Bedeutung gewann. Es gelang auch verhältnismäßig rasch, eine Anzahl neuzeitlicher Großschiffe in den Verkehr einzustellen, namentlich die 20 000-Tonnen-Dampfer Resolute und Reliance.

Seit dem Jahre 1920 fuhren Hapagdampfer wieder nach Westindien sowie nach Mittel- und Südamerika. Zahlreiche nordamerikanische Häfen wurden wieder angelaufen. Hinsichtlich der Ostasienfahrt schlossen sich die Hamburg—Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd in Bremen mit zwei englischen Reedereien zusammen. In der Afrikafahrt trat der Deutsche Ostafrikadienst, dem auch die Hapag angehört, wie vor dem Kriege in Wirksamkeit. Schließlich gewann die Hapag durch die von ihr erworbene Deutsche Levante-Linie auch Anteil an dem Gemeinschaftsdienst der nach der Levante fahrenden deutschen Reedereien. Von 1924 bis 1926 konnte die Hapag drei stolze 21 000 Tonnen große Zweischrauben-Turbinendampfer zwischen Hamburg und Nordamerika in den Dienst stellen[29]). Zahlreiche andere Schiffe, zu deren [...] die neuesten und besten Erfahrungen deutscher Tec[...] angewandt wurden, folgten.

So befindet sich die Hamburg—Amerika Linie wie [...] ihre Schwesterreedereien in Hamburg, Bremen usw. [...] der auf dem Wege, der in die Höhe führt. Auf die[...] Wege lassen sich die deutschen Reedereien trotz man[...] Rückschläge, die eingetreten sind und noch kommen wer[...] nicht hemmen.

Die Hamburger lieben ihren Hafen ganz besonders [...] regenschwangeren, wolkenverhangenen, sturmdurchbrau[...] Tagen, wenn die zügellosen Naturgewalten dem M[...] schenwerk Vernichtung drohen und Werk und Mensche[...] höchster Kraftentfaltung herausfordern. So haben [...] die schweren Notzeiten, die seit 1914 über den Ha[...] die Schiffahrt und den Hafen Hamburgs hereinbrac[...] alle Tatkraft zum Widerstand aufgerufen. In zäher [...] dauer, in unermüdlicher Arbeit und getragen von [...] erschütterlicher Hoffnung auf eine bessere Zukunft [...] Hamburg seinen für die deutsche Wirtschaft unentbehrli[...] Hafen wieder in die Höhe gebracht, auf eine Höhe, die [...] wie der Augenschein beweist — jeden Vergleich mit [...] besteingerichteten Welthäfen aushalten kann.

[29]) Wirtschaft und Verkehr, S. 22/23. Sonderbeilage [...] Hamburger Fremdenblatt. Hamburg, 14. April 1926.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen von 1920 bis 1927.

Von Oberpostinspektor Goetsch, Berlin.

Der letzte im »Archiv« veröffentlichte Bericht über das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen behandelt die Verhältnisse vom Jahre 1919[1]). Inzwischen sind mancherlei bemerkenswerte Änderungen eingetreten.

Der inländische Telegraphenverkehr zeigte als Kriegserscheinung zum erstenmal 1917 ein Anwachsen, obwohl auch die Schweiz unter den verkehrserschwerenden Maßnahmen der kriegführenden Staaten zu leiden hatte. Der gewaltige Aufschwung, den der Telegraphenverkehr anschließend in der Zeit bis 1919 erfuhr, ist hauptsächlich auf die Einschränkungen im Eisenbahndienst zurückzuführen. Im Jahre 1919 erreichte er seinen Höhepunkt; seitdem zeigt er eine im allgemeinen rückläufige Bewegung. Der Rückgang des Telegraphenverkehrs, der bei fast allen europäischen Telegraphenverwaltungen zu beobachten ist, macht sich besonders im Nahverkehr bemerkbar, wo der Fernsprecher den Telegraphen mehr und mehr verdrängt. So auch in der Schweiz. Ergab sich für 1919 noch eine Steigerung des Inlandsverkehrs um mehr als 18 v H, so büßte er schon 1920 wieder rund 25 v H seines Umfangs ein, und im Verlauf von 8 Jahren nahm er sogar um mehr als 67 v H gegen 1919 ab.

Der Auslandstelegrammverkehr stellt sich etwas günstiger dar, sowohl im Aus- und Eingang wie im Durchgang. Im Jahre 1919 hatte der Auslandsverkehr noch sehr stark zugenommen, und zwar um reichlich 77 v H. Der Abstieg in den Jahren 1921 und 1922 ist insbesondere auf die in der zweiten Hälfte des Jahres 1920 aufgetretene Wirtschaftskrise zurückzuführen, die von solchem Einfluß auf die Nachrichtenverkehrsmittel war, daß selbst der Fernsprechverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurde.

[1]) Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgang 1922, S. 266.

Der Durchgangstelegrammverkehr [...] im allgemeinen eine Steigerung auf: 1920 um 110 [...] 1921 um 18,5 v H, 1925 um 5,5 v H und 1927 [...] 7,4 v H gegenüber dem Vorjahre, obgleich zwischen [...] zelnen Ländern, die für den schweizerischen Durchga[...] verkehr in Betracht kommen, drahtlose Telegraphen[...] bindungen eröffnet worden sind. Nichtsdestoweniger [...] ben im Jahre 1921 die Einnahmen um 4,37 v H ge[...] über dem Vorjahre zurück. Dies erklärt sich aus [...] Umstand, daß infolge allgemeiner Wiederzulassung [...] verabredeten Sprache nach dem Kriege die Wortza[...] geringer geworden sind. Die Belebung des Auslande[...] kehrs im Jahre 1927 ist hauptsächlich auf die Zuna[...] des Fremdenverkehrs zurückzuführen.

Die nachstehenden Übersichten geben über den U[...] fang und die Art des gesamten Te[...] grammverkehrs der Schweiz in den Jahren 1[...] bis 1927 Aufschluß.

Jahr	Telegrammverkehr			
	Inländische Telegramme	Ausländische Telegramme		
		Endverkehr	Durchgangsverkehr	Zusam[...]
	in Millionen Stck.	in Millionen Stck.	in Millionen Stck.	in Millione[...]
1919	3,297	4,411	0,402	4,81
1920	2,526	4,608	0,844	5,45
1921	1,665	3,757	1,000	4,75
1922	1,351	3,275	0,803	4,07
1923	1,244	3,400	0,848	4,24
1924	1,214	3,879	1,137	5,01
1925	1,144	3,959	1,200	5,15
1926	1,019	3,847	1,053	4,90
1927	0,976	3,940	1,130	5,07

Trennung der gebührenpflichtigen Telegramme nach Gattungen.

a. Inlandstelegramme

ɔhr	Gewöhnliche Telegramme in 1000 Stck	Ortstelegramme in 1000 Stck.	Pressetelegramme in 1000 Stck.	Brieftelegramme in 1000 Stck	Witterungsberichte in 1000 Stck.	Wettermeldungen a. d. Flugpost in 1000 Stck	Insgesamt in 1000 Stck	Hiervon dringende in 1000 Stck.
19	3 154,1	96,8	—	22,6	24,4	—	3 296,9	74,2
20	2 407,5	78,0	5,8	8,9	25,4	—	2 525,6	44,8
21	1 573,5	56,4	5,9	3,7	25,9	—	1 665,4	14,2
22	1 264,0	49,2	5,2	3,0	29,9	—	1 351,3	6,9
23	1 173,6	46,6	5,0	2,9	11,7[2])	3,8	1 243,6	5,1
24	1 153,6	45,6	4,1	3,1	2,7	5,0	1 214,1	5,2
25	1 078,5	47,3	3,8	2,3	3,2	9,3	1 144,4	4,4
26	947,7	47,6	3,7	2,4	3,8	14,3	1 019,5	3,4
27	905,1	46,9	3,7	1,8	3,6	14,8	975,9	3,0

Mit dem Nachlassen des Telegrammverkehrs bessern die Überkunftszeiten der Telegramme. Infolgedessen eht ein geringeres Bedürfnis zur Versendung dringen- Telegramme. Wie aus dieser und der folgenden Über- t deutlich erkennbar ist, nimmt die Zahl der dringenden egramme im allgemeinen in weit stärkerem Maße als Gesamtverkehr ab.

b. Auslandstelegramme

ahr	Gewöhnliche Telegramme in 1000 Stck.	Pressetelegramme in 1000 Stck.	Dringende Telegramme in 1000 Stck.	Insgesamt in 1000 Stck.	Hiervon außereuropäisch in 1000 Stck.	Hiervon zu halber Gebühr (Lc.) v. H.
919	3 602,2	—	808,4	4 410,6	166,1	8,76
920	3 700,3	3,0	904,9	4 608,2	292,5	3,68
921	3 176,8	10,4	570,0	3 757,2	265,0	7,45
922	2 972,0	17,8	284,7	3 274,5	270,7	11,65
923	3 157,1	19,7	223,5	3 400,3	306,8	13,44
924	3 652,9	16,3	210,1	3 879,3	355,0	14,85
925	3 754,8	26,2	177,7	3 958,7	384,8	18,07
926	3 663 9	31,0	151,8	3 846,7	405,9	19,90
927	3 768,7	33,2	138,1	3 940,0	436,4	20,22

Durch Beschluß vom 11. März 1921 hatte der Bundes- Marconi's Wireleß Telegraph Co, Ltd., in London : Bau und Betrieb einer drahtlosen :legraphenstation zugunsten einer zu grün- den schweizerischen Gesellschaft, der Marconi Radio) Bern, genehmigt. Die Betriebserlaubnis wurde : 25 Jahre erteilt, doch kann der Bund die Station jederzeit vorher erwerben. Von dem an die Gesellschaft abgetretenen Verkehr fallen der schweizerischen Verwaltung die ihr sonst zustehenden Wortendgebühren zu. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet worden, wenn sie einen Reinertrag von über 6 v H erzielt, die Hälfte der überschießenden Einnahmen als Entschädigung für die Betriebsgenehmigung an die Telegraphenverwaltung abzuliefern. Falls der Reinertrag unter 6 v H bleiben sollte, verzichtet die Telegraphenverwaltung auf ihre Wortgebührenanteile. Außer der wertvollen Ergänzung des zwischenstaatlichen Telegraphennetzes verleiht die Funkanlage der Schweiz eine gewisse politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit, weil sie die Schweiz instand setzt, über die Nachbarstaaten hinweg mit der Außenwelt zu verkehren. Die Sendestelle befindet sich in Münchenbuchsee und hat eine Reichweite von 2 000 km, die Empfangsstelle ist bei Frauenkappelen errichtet. Die Funkanlage wurde 1922 für den allgemeinen Verkehr eröffnet; sie wird von der im Haupttelegraphenamt Bern untergebrachten Betriebszentrale aus betätigt.

²) Einführung des telephonischen Wetterdienstes 16. April 1923.

Für den drahtlosen Betrieb der Schweiz kommt hauptsächlich der Verkehr mit entlegenen europäischen Ländern in Betracht, für den auf dem Drahtwege Durchgangsgebühren an europäische Verwaltungen zu entrichten wären, sowie durch Vermittlung ausländischer Großfunkstellen auch der Verkehr mit überseeischen Ländern, während der telegraphische Verkehr nach den Nachbarländern weiterhin dem Drahtweg vorbehalten bleibt.

Trotz dieser Beschränkungen nahm der Verkehr der Marconi-Funkstelle in Bern im Laufe der Zeit solchen Umfang an, daß die Anlagen erweitert werden mußten. Im Jahre 1925 wurde in Münchenbuchsee ein zweiter Schnelltelegraphiesender errichtet, um den Verkehr befriedigend abwickeln zu können. Die zugehörige Funkempfangsstelle Riedern wurde mit zwei weiteren Schnelltelegraphie-Empfangsanlagen ausgestattet, womit die Zahl dieser Empfänger auf vier stieg. Die Gegenstationen, mit denen ein regelmäßiger Verkehr unterhalten wird, sind London, Barcelona, Madrid, Warschau, Kopenhagen, Belgrad und Prag.

Vor Errichtung des Senders in Münchenbuchsee wurde anläßlich der ersten Sitzung des Völkerbundes in Genf, November/Dezember 1920, zur Abwicklung des damit im Zusammenhang stehenden Telegraphenverkehrs mit dem Auslande eine besondere Funkstation aufgebaut. Zur zweiten Sitzung des Völkerbundes, September/Oktober 1921, benutzte man bereits den Marconi-Sender in Münchenbuchsee, der von Genf aus ferngetastet wurde. Die Empfangsstation befand sich in der Gemeinde Petit-Saconnex im Mervelet. Auch die späteren Konferenzen des Völkerbundes in Genf, und besonders die von Locarno im Oktober 1925, verlangten außergewöhnliche und umfangreiche Vorkehrungen zur Bewältigung des Staats- und Presse-Telegrammverkehrs.

Die von der Funkstelle Bern beförderten und empfangenen Telegramme betragen in Vomhundertsätzen des gesamten Auslandsverkehrs der Schweiz:

Ausgang

	1923	1924	1925	1926	1927
a) beim europäischen Verkehr	5,81	6,55	8,67	10,30	10,63
b) beim außereuropäischen Verkehr	38,38	23,79	37,47	47,18	50,21

Eingang					
a) beim europäischen Verkehr	4,06	6,03	6,29	7,57	7,17
b) beim außereuropäischen Verkehr	4,78	5,57	10,62	12,28	28,43
Insgesamt Ausgang u. Eingang	6,3	7,0	9,1	11,0	12,2

Der Telegraphenbetrieb erfuhr in den Berichtsjahren durchgreifende Änderungen. Zunächst nötigte die Einführung des elektrischen Betriebs auf den Bundesbahnen zu umfangreichen Verlegungen der längs der betreffenden Bahnstrecken verlaufenden oberirdischen Telegraphen- und Fernsprechlinien. Die damit zusammenhängenden Bauausgaben erforderten allein für die beiden Jahre 1920 und 1921 einen Aufwand von 21 Millionen Franken. Die im Jahre 1920 versuchsweise angeordnete Vereinigung der Telegramm- und Eilpostzustellung wurde 1921 auf alle Telegraphenanstalten ausgedehnt, die festangestellte Boten zur Verfügung haben. Hieraus ergab sich eine Personalersparnis von 72 Kräften. Zugleich wurden Versuche angestellt, ob es von Vorteil wäre, für den Telegrammzustelldienst an Stelle von Fahrrädern leichte Kraftwagen zu benutzen. Die Versuche haben bisher ein günstiges Ergebnis gezeitigt. Die Notwendigkeit, im Jahre 1921 mit der Verrichtung von Notstandsarbeiten zu beginnen, führte dazu, Ende des Jahres die Vorarbeiten für die Verlegung von Telegraphen-, Fernsprech- und vereinigten Kabeln zwischen einer Reihe von Orten in Angriff zu nehmen.

In Ausführung des mit dem Fürstentum Liechtenstein getroffenen Übereinkommens hat die schweizerische Verwaltung am 1. Februar 1921 den liechtensteinischen Telegraphen- und Fernsprechbetrieb übernommen.

Am 1. März 1920 führte die schweizerische Verwaltung im Inlandsverkehr und am 1. November 1920 im Auslandsverkehr Pressetelegramme ein. Die Witterungsberichte wurden vom 16. April 1923 an nach Einführung des telephonischen Wetterdienstes überwiegend durch Fernsprecher befördert. Am 18. Juni 1923 wurden Wettermeldungen an die Flugpost eingeführt, die sich in 4 Jahren an Zahl fast vervierfachten. (Vgl. Übersicht der Inlandstelegramme unter a auf S. 133).

Seit 1922 verwendet die schweizerische Verwaltung neben Glückwunschformblättern auch Trauerformblätter, von denen indes nur wenig Gebrauch gemacht wird.

	Es wurden benutzt			
	Glückwunschformblätter		Trauerformblätter	zusammen
	Entwurf 1	Entwurf 2		
1918	2 929	—	—	2 929
1919	28 746	—	—	28 746
1920	32 797	—	—	32 797
1921	37 590	—	—	37 590
1922	41 760	—	190	41 950
1923	38 811	14 585	2 467	55 863
1924	25 196	29 924	2 647	57 767
1925	28 992	28 912	2 632	60 536
Für 1926 und 1927 sind die Zahlen nicht veröffentlicht				

Im Jahre 1922 bereitete die schweizerische Telegraph
verwaltung in der Erkenntnis, daß die Unwirtschaftlich
des Telegraphenbetriebs das Gleichgewicht des Haushal
plans störte, weitreichende Maßnahmen zur Reorg
nisation dieses Dienstzweiges vor. D
gehörte die Aufgabe mehrerer Simultanverbindungen
folge Nachlassens des Inlandsverkehrs. Anderseits wu
wegen immer größer werdenden Übergewichts des zwisch
staatlichen über den inneren Telegraphenverkehr das A
landsnetz neuzeitlich gestaltet und erweitert, wozu vielf
bis dahin dem inneren Verkehr dienende Leitungen,
für diese Zwecke entbehrlich geworden waren, zusamm
geschaltet wurden. Außer der Vermehrung der Auslan
leitungen führte die schweizerische Verwaltung auf meh
ren Strecken Schnelltelegraphenbetrieb ein. Zur Verbe
rung des Verkehrs wurden 1927 die mit Frankfurt (Ma
durch ein Fernkabel verbundenen Telegraphenämter Zü
und Basel mit Apparaten für Wechselstromte
graphie ausgerüstet und alle wichtigen Leitungen
den Sammelämtern Basel, Bern, Genf und Zürich
sammengefaßt. Diese Ämter sind mit dem Ausland ü
mehrere Leitungen verbunden und können die ihnen zu
wiesenen Telegramme rasch und mit geringem Arbe
aufwand weiterleiten. Zahlreiche Ämter mit T
graphenausrüstung wurden in solche mit Fernspr
vermittlung für Telegramme umgewandelt. Im Ja
1927 wurden 10,5 v H der ankommenden Telegram
— gegen 10,3 v H im Vorjahr — den Empfängern zu
sprochen.

Die Belastung der Leitungen ergibt sich
der nachfolgenden Übersicht:

Belastung der Telegraphenleitunge

	1913	1923	1924	1925	1926	1
a) auf 1 km Telegraphenleitung Telegramme aller Art ..	234	167	213	275	262	3
b) auf 1 km Auslandsleitung Auslandstelegramme ...	830	733	879	862	795	8
c) auf 1 km Inlandsleitung Inlands- und Auslandstelegramme ...	158	115	147	207	201	2

Die planmäßige Netzentwicklung (gemein
für Telegraphen und Fernsprecher) und die wirtschaft
Organisation aller vorkommenden Bau-, Einrichtu
und Unterhaltungsarbeiten liegen den Bauämtern ob.
Schweiz verfügt über 8 Kreisbauämter, denen 25 Bez
bauämter unterstellt sind. Ferner sind in manchen Ge
den statt eines regelrechten Bauamts nur einzelne A
leiter mit ihrem Personalstab tätig. Diese Einrich
sowie die ausgedehnte Verwendung von Kraftfahrzeu
und die Heranziehung ortsansässiger gewerblicher H
kräfte (Elektrotechniker) zu Arbeiten am Platze, für
früher unter erheblichen Unkosten eigene Arbeiter der
waltung entsandt wurden, trägt ebenfalls zur Heb
der Wirtschaftlichkeit bei. In den Rahmen der W
schaftlichkeitsbetrachtungen fallen auch die von der schw

chen Verwaltung gebrachten Aufzeichnungen über die ensdauer der verwendeten Telegraphenstangen. Sie be- g für imprägnierte Tannen- und Fichtenstangen 2 Jahre, für nicht imprägnierte Lärchenstangen und stanienstangen 14,0 und 22,6 Jahre.

Zu der neuzeitlichen Gestaltung des inneren Tele- phennetzes gehört der Bau von Rohrpostanla- n, mit dem im Jahre 1925 begonnen wurde. Die en Anlagen erhielten Zürich, Lausanne und Genf, ter folgten solche in Bern und Basel.

Alle Vorkehrungen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit schweizerischen Telegraphenwesens vermochten jedoch ht, dem Übergang des Verkehrs vom Telegraphen auf Fernsprecher Einhalt zu gebieten. Die folgenden drei ersichten lassen einen Vergleich über die Entwicklung Länge der oberirdisch und der in Kabeln geführten legraphen- und Fernsprechleitungen zu.

Übersicht über die Telegraphen- leitungen.

a) Inlandsleitungen.

Jahr	Eigentliche Telegraphen- leitungen in 1000 km	Simultan- leitungen in 1000 km	Zusammen in 1000 km
19....	nicht festgestellt		
20....	nicht festgestellt		
21....	25,6	9,8	35,4
22....	27,8	5,0	32,8
23....	23,9	3,2	27,1
24....	21,8	1,7	23,5
25....	16,7	0,5	17,2
26....	16,4	0,4	16,8
27....	13,6	0.4	14,0

b) Auslandsleitungen.

ahr	Eigentliche Telegraphen- leitungen in 1000 km	Simultan- leitungen in 1000 km	Zusammen in 1000 km	In- und Auslands- leitungen Gesamtlänge in 1000 km
919	nicht festgestellt	14,6 (einschl. Inland)	—	30,7
920	nicht festgestellt	11,2 (einschl. Inland)	—	33,6
921	5,8	0,8	6,6	41,9
922	5,8	0,5	6,3	39,1
923	5,6	0,2	5,8	32,9
924	5,5	0,2	5,7	29,2
925	5,3	0,3	5,6	22,8
926	5,4	0,2	5,6	22,4
927	5,3	0,2	5,5	19,3

Übersicht über die Gesamtlängen der Freileitungen.

Jahr	Fernleitungen: Telegraph in 1000 km	Fernleitungen: Fernsprecher in 1000 km	Ortsleitungen in 1000 km	Insgesamt in 1000 km
1919	24,1	78,6	91,1	193,8
1920	24,8	96,6	96,2	217,6
1921	25,5	103,6	100,6	229,7
1922	24,8	105,1	103,2	233,1
1923	22,6	104,8	103,5	230,9
1924	18,6	101,4	105,2	225,2
1925	16,4	90,3	105,7	212,4
1926	12,6	87,0	105,9	205,5
1927	11,0	80,0	107,6	198,6

Übersicht über die Telegraphen- und Fernsprechkabelanlagen.

Jahr	Fernkabel Aderlänge in 1000 km	Ortskabel Aderlänge in 1000 km	Gesamtlänge der Adern in 1000 km
1919............	22,1	308,3	330,4
1920............	35,3	343,6	378,9
1921............	45,3	376,3	421,6
1922............	69,7	402,5	472,2
1923............	76,3	419,7	496,0
1924............	123,6	466,5	590,1
1925............	172,3	523,1	695,4
1926............	197,3	578,1	775,4
1927............	237,3	631,8	869,1

Nachstehend folgt eine Gegenüberstellung, aus der die Entwicklung der Zahl der Telegraphen- und Fernsprechanstalten der Schweiz hervorgeht.

1918	1919	1920	1921	1924	1925	1926	1927
Zahl der Telegraphenanstalten:							
2 410	2 410	2 404	2 387	2 428	2 547	2 631	2 673
Zahl der Fernsprechanstalten:							
839	884	941	1 008	1 081	1 088	1 093	1 119

Das Fernsprechwesen hat sich weit günstiger entwickelt, als diese letzten Zahlen ausweisen. Trotz der oben erwähnten 1920 aufgetretenen wirtschaftlichen Krisis, die schließlich auch auf die Landwirtschaft übergriff, fand der Fernsprecher als wichtiges Verkehrsmittel ständig weitere Verbreitung.

Die nachstehende Übersicht gibt ein Bild von der Verteilung der Fernsprechleitungen auf Inlands- und Auslandsleitungen und von der fortschreitenden Verkabelung auch der Teilnehmerleitungen.

Art und Zahl der Fernsprechleitungen.

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
1. Fernleitungen:									
a) inländische									
Stammleitungen	1 760	2 374	2 636	2 847	3 073	3 511	3 734	4 027	4 32
Vierer	404	582	721	798	940	1 041	1 157	1 270	1 29
b) zwischenstaatliche									
Stammleitungen	84	89	94	108	113	123	129	148	16
Vierer	3	8	10	21	24	30	31	44	4
Zusammen	2 251	3 053	3 461	3 774	4 150	4 705	5 051	5 489	5 82
2. Teilnehmerleitungen:									
vollständig oberirdisch . . . vH	16,0	14,5	13,1	11,2	10,0	9,1	7,4	6,0	5,
teilweise ober- und unterirdisch . . . vH	84,0	85,5	71,0	71,4	71,8	71,9	72,5	71,6	70,
vollständig unterirdisch . . . vH			15,9	17,4	18,2	19,0	20,1	22,4	24,

Es entwickelten sich wie folgt:

a) die Anschlußdichte, d. h. die Zahl der auf 100 Einwohner entfallenden Hauptanschlüsse:

1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
3,19	3,33	3,54	3,73	3,91	4,08	4,30

b) die Sprechstellendichte, d. i. die Zahl aller Sprechstellen auf 100 Einwohner:

1882	1885	1890	1900	1905	1910	1913
0,04	0,14	0,37	1,27	1,60	2,11	2,50
1919	**1920**	**1921**	**1922**	**1923**	**1924**	**1925**
3,59	3,93	4,19	4,36	4,62	4,84	5,09
		1926	**1927**			
		5,32	5,61			

c) die Gesprächsdichte, d. h. die auf einen Hauptanschluß entfallende Gesamtzahl an Orts- und Ferngesprächen:

1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
962	977	976	1 005	1 002	1 004	1 024

Die Zahlen des Fernsprechverkehrs und die Verteilung des Gesamtverkehrs auf Telegraph und Fernsprecher gehen aus den beiden folgenden Zusammenstellungen hervor:

Dichte des bezahlten Telegraphen- und Fernsprechendverkehrs.

Jahr	Zahl der Telegramme in Millionen Stück	Zahl der Gespräche in Millionen Stück	Gesamtverkehr in Millionen Stück	Vom Gesamtverkehr entfallen auf Telegraphen vH	Fernsprecher vH	Auf 1 Einwohner entfallen Telegramme	Gespräche	Zusammen
1919	7,7	118,2	125,9	6,1	93,9	1,99	30,54	32,53
1920	7,1	120,5	127,6	5,6	94,4	1,84	31,07	32,91
1921	5,4	118,4	123,8	4,4	95,6	1,40	30,48	31,88
1922	4,6	125,8	130,4	3,5	96,5	1,19	32,31	33,50
1923	4,6	133,3	137,9	3,4	96,6	1,19	34,16	35,35
1924	5,1	145,0	150,1	3,4	96,6	1,30	37,00	38,30
1925	5,1	151,7	156,8	3,3	96,7	1,30	38,55	39,85
1926	4,9	159,6	164,5	3,0	97,0	1,33	40,32	41,65
1927	4,9	172,4	177,3	2,8	97,2	1,23	43,27	44,50

Fernsprechverkehr.

Jahr	Ortsgespräche in Millionen Stück	Inländische Ferngespräche in Millionen Stück	Ausländische Ferngespräche: Endverkehr in Millionen Stück	Durchgangsverkehr in Millionen Stück	Zusamm[en] in Milli[onen] Stü[ck]
1919	84,4	33,5	0,3	—	0,3
1920	82,5	35,9	2,0	—	2,0
1921	78,4	37,7	2,3	0,002	2,3
1922	82,7	40,8	2,3	0,012	2,3
1923	87,1	43,9	2,2	0,004	2,2
1924	94,8	47,4	2,7	0,015	2,7
1925	99,3	49,6	2,8	0,027	2,8
1926	104,3	52,3	3,0	0,023	3,0
1927	113,0	56,3	3,1	0,032	3,1

Der Anteil der Ortsgespräche, der inländischen und ausländischen Ferngespräche am Gesamtverkehr ist Durchschnitt 65 v H, 33 v H und 2 v H.

Der Sprechverkehr ist auf den kürzeren Ent[fer]nungen am stärksten, er breitet sich aber allmählich so a[us,] daß sich die Unterschiede mehr und mehr verflachen. [Die] gebührenpflichtigen inländischen Ferngesprä[che] verteilten sich nach den vorliegenden Veröffentlichun[gen] auf die einzelnen Zonen wie folgt:

		1921	192[.]
bis 10 km	I. Zone	50,91 v H	30,26
10—20 »	II. »	23,86 »	21,06
20—50 »	III. »	16,86 »	24,04
50—100 »	IV. »	7,00 »	16,81
über 100 »	V. »	1,37 »	7,83

Von dem gesamten schweizerischen Auslandsfernsp[rech]verkehr betrug der Verkehr mit den vier Nachbarlän[dern] Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich (Rei[hen]folge nach dem Verkehrsumfang) in v H:

1918	1919	1920	1921	1922	1923	1[9..]
100	99,74	99,63	99,56	99,13	98,26	97[..]

1925	1926	1927
98,25	97,98	95,75.

Wie die »Übersicht über die Gesamtlän-
n der Freileitungen« ausweist, nimmt das
eilleitungsnetz der Fernsprechfernver-
ndungen seit 1923 infolge Verkabelung
ndig ab. Einmal hat das seine Ursache in der
twendigkeit des Abbruchs oberirdisch geführter Leitun-
 längs der Eisenbahnen nach deren Umstellung auf
trischen Betrieb, dann wurde die Leitungsverlegung in
bein durch Unwetterkatastrophen, die eine Reihe von
eileitungen niederrissen, veranlaßt; auch die Errichtung
 Selbstanschlußämtern auf dem Lande trug zur Ver-
tung der Anlagen bei, und schließlich war es dem vom
ischenstaatlichen beratenden Ausschuß für den Fern-
echweitverkehr (CCI) im Jahre 1924 aufgestellten
belbauplan zu danken, daß sich das Fernkabelnetz er-
iterte. Das kurzfristige, auf 5 Jahre bemessene Pro-
mm sah die Anlage der wichtigsten neuen zwischenstaat-
en Kabellinien vor und begann im Jahre 1925 mit
 Bau der Kabelleitung Basel–Frankfurt (Main), die
 bereits fertiggestellten schweizerischen Hauptlinien mit
 deutschen Fernsprechnetz verband. Es folgten in den
hsten Jahren Kabelverbindungen mit den übrigen
chbarländern Frankreich, Österreich und Italien. Nach
tigstellung der Strecke Zürich–Mailand der Kabellinie
uttgart–Mailand (Ende März 1929) wird der erste
l des Bauprogramms seinen Abschluß finden. Der
tsch-italienische Sprechverkehr, der schon vor dem Kriege
 Durchgang durch die Schweiz auf der Leitung Berlin–
iland abgewickelt wurde und der durch den Krieg unter-
chen worden war, wurde im August 1921 wieder-
genommen. Die Schweiz ist nach ihrer Lage dazu be-
mt, in ausgedehntem Maße Fernsprechdurchgangs-
kehr zu vermitteln. Die beiden Durchgangsrichtungen
rd–Süd und Ost–West kreuzen sich in Zürich, das in-
gedessen einen wichtigen Knotenpunkt des europäischen
rnsprechnetzes bildet. Anfang 1928 stand die Schweiz
 — z. T. beschränkter — Fernsprechverbindung mit
lgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Groß-
tannien, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen,
erreich, Schweden, Tschechoslowakei und Ungarn.

Die zwischen Frankreich und Spanien zur Verfügung
ende geringe Zahl von Fernsprechleitungen und die
ht immer einwandfreie Sprechverständigung mit Barce-
a bildeten im Jahre 1927 noch ein Hindernis für die
iterentwicklung der Verkehrsbeziehungen mit Spanien.
ch die zwischen Zürich und Warschau über Wien vor-
ommenen Sprechversuche haben gezeigt, daß es im
hre 1927 noch verfrüht war, in regelrechten Sprech-
kehr mit Polen zu treten.

Das neue Fernkabelnetz wurde im Jahre 1925
 den Verstärkerämtern Bern, Zürich und Basel aus-
üstet; von den früher errichteten kleineren Ver-
rkerämtern Altdorf und Brieg wurde das erste
sentlich erweitert. Dem Auslandsfernsprechverkehr
nt hauptsächlich Basel. Für 1927 erscheint außerdem
h St. Gallen als Verstärkeramt. Für sehr lange Leitungen, also besonders für die Auslandsverbindungen, sind Vierdrahtleitungen eingerichtet worden. Zur Verbesserung der Sprechverständigung wurden auch zahlreiche Inlandsleitungen mit Pupinspulen ausgerüstet.

Infolge weitgehendster Vereinfachung in der Verwaltung und durch Rationalisierung im Bau- und Betriebsdienst wurde jährlich eine Ersparnis von durchschnittlich 7 Millionen Franken erzielt, ein Betrag, der nahezu dazu ausreichte, die außerordentliche Anlagewertvermehrung der Jahre 1922 bis 1927 zu verzinsen und Verzinsung sowie Tilgung der Anlagekosten des ganzen schweizerischen Fernkabelnetzes aus den Betriebserträgnissen sicherzustellen. Es konnten damit nicht nur Gebührenerhöhungen vermieden, sondern gleichzeitig in vielen wichtigen Verkehrsbeziehungen die Wartezeiten abgekürzt werden.

Im Jahre 1927 wurden rund 10 km Luftkabel neu ausgelegt. Als wichtigste Anlage dieser Art ist das 60×2adrige Teilnehmerkabel Biel–Leubringen zu erwähnen. Bei den übrigen Neuanlagen handelt es sich um Strecken zu 10 und 20 Doppeladern. Eines dieser 20paarigen Kabel gehört zum Ortsnetz Samaden und soll als Versuchsanlage dienen. Es wird damit erprobt werden, ob sich auch bei den bedeutenden Temperaturunterschieden und bei den häufig starken Schneefällen in der Höhenlage von über 1 700 m Luftkabel bewähren.

Mit welchen Schwierigkeiten die schweizerische Verwaltung selbst bei der Unterhaltung ihrer unterirdischen Kabelnetze zu kämpfen hat, geht daraus hervor, daß in zwei Fällen unterirdische Fernkabel durch Unwetterkatastrophen beschädigt wurden. In Veytaux hat das Hochwasser der Veraye am 2. August 1927 die Kabelrohrleitung, ein Mannesmannstahlrohr von 25 cm innerem Durchmesser, das parallel zur Straßenbrücke verlegt und beiderseitig eingemauert war, weggeschwemmt und die darin verlaufenden bewehrten Fernkabel zu 30 und 40 Doppeladern zerrissen. Beim Hochwasser vom 23. September desselben Jahres trug der Widbach der Maschanzer Rüfe bei Trimmis das Straßenbett weg und legte den in 3 m Tiefe verlaufenden Kabelschutzkanal frei. Durch mitgewälzte große Felsblöcke wurden die Gußröhren des Kanals und mit ihnen das 63adrige Fernsprechkabel an einer Stelle zerdrückt.

Ende 1927 besaßen 86 v H der Teilnehmernetze Ortskabelanlagen. Im gleichen Jahre wurden 27 Ortsnetze neu verkabelt und 181 Ortsnetze erweitert. Die Erweiterung der Kabelanlagen in den Ortsnetzen konnte nicht überall mit den Bedürfnissen Schritt halten, so daß vorübergehend in einzelnen Netzen, hauptsächlich in den größeren Städten, Adern für Anschlüsse neuer Teilnehmer fehlten. Innerhalb der letzten 6 Jahre bis 1927 vermehrten sich die Teilnehmeranschlüsse um 40 v H.

Die Zahl der Haupt- und Nebenstellen einschließlich der Dienstanschlüsse und der öffentlichen Sprechstellen in den einzelnen Jahren läßt nachstehende Übersicht erkennen.

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
…samtsprechstellen	138 843	152 336	162 632	169 873	180 280	189 429	200 211	210 486	223 597
davon Hauptanschlüsse	107 453	115 909	123 956	129 875	138 296	146 036	153 743	161 678	171 451

Für Orts- und Fernverkehr wurde eine selbstkassierende Fernsprechstelle »Hall« erbaut, die so weit verbessert worden ist, daß der damit betriebene Versuch 1927 als abgeschlossen gelten konnte und die Einrichtung bald allgemeine Verbreitung bei den öffentlichen Selbstanschlußsprechstellen finden wird. Solche selbstkassierenden Selbstanschlußfernsprecher sollen auch in größeren Geschäftshäusern, Gasthäusern usw. aufgestellt werden.

Im Jahre 1927 wurde der erste Teil des Umbaus der Handämter in Selbstanschlußämter beendigt. Zu Ende des Jahres waren die Netze Lausanne und Zürich in vollem Umfange und die Netze Genf, Bern und Basel zum größten Teil mit Selbstanschlußbetrieb ausgerüstet. Die Ausdehnung des durchgreifenden Selbstanschlußbetriebs auch auf die ländlichen Bezirke ist in Aussicht genommen. Mit den Netzgruppen der Bezirke Lausanne und Basel wird begonnen werden. Wenn man die Teilnehmer der jetzt schon vereinzelt errichteten Selbstanschlußämter auf dem Lande mitzählt, so betrug die Zahl der Ende 1927 automatisch angeschlossenen Teilnehmer rund 41 000 oder 24 v H der gesamten Teilnehmerschaft der Schweiz. Die vorhandenen Selbstanschlußämter reichen für 51 500 Anschlüsse und für den Bedarf von etwa 10 Jahren aus.

Im Jahre 1923 wurde der Rundfunkdienst neu eröffnet. Den ersten Sender erhielt Lausanne. Ende 1925 waren Sendestellen in Lausanne, Genf, Zürich und Bern errichtet, und später kam noch eine Sendestelle in Basel hinzu. Die Sender Basel und Genf dienen in erster Linie dem Flugverkehr. Jede Sendestelle erhielt zunächst 80 v H der Hörergebühren, die in dem Bezirk aufkamen. Die Abgrenzung dieser Gebiete richtete sich nach dem natürlichen Wirkungskreis jedes Senders. Im Jahre 1927 wurden die Rundfunkteilnehmergebühren von 12 auf 15 Fr. im Jahre erhöht; die Gebühren an die Sendegesellschaften wurden auf veränderter Grundlage — nach den Leistungen und der Bedeutung der Sendestellen — verteilt, wobei den stärkeren Sendern ein größerer Bereich und damit ein höherer Betrag zufallen. Der Anteil der Verwaltung an der Gebühr ist auf 3 Fr. bemessen.

An Rundfunkhörern zählte die Schweiz:

	1923	1924	1925	1926	1927
Hörer	980	16 964	33 532	51 194	59 066
Gesamteinnahmen in 1 000 Fr.	9,1	121,1	379,0	627,4	779,2

Seit 1927 ist die Zahl der Rundfunkhörer in der Schweiz gewaltig gestiegen; nach dem letzten Bericht belief sie sich am 1. Februar 1929 auf 236 861.

Die im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb verwendeten Arbeitskräfte scheiden sich in 3 Hauptgruppen: Dienstpersonal im engeren Sinne, Privatpersonal und Personal anderer Verwaltungen (Post, Schweizerische Bundesbahnen und Privatbahnen). Nur die erste Gruppe steht im Anstellungsverhältnis zur Telegraphenverwaltung. In Durchführung der Maßnahmen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Telegraphen- und Fernsprechdienstes wurde seit Ende 1920 infolge Verkehrsrückgangs im Telegraphendienst das Personal ständig vermindert. Im Juli 1920 hatte es die Höchstzahl erreicht, Ende 1925 betrug der Rückgang bereits 25,7 v H, Ende 1927 32 v H. [illegible] folge Abschwächung des Telegraphenverkehrs ist der V[illegible] hundertsatz des männlichen Betriebspersonals gegenü[illegible] dem weiblichen (im Durchschnitt 55 : 45) zu hoch. [illegible] 1922 wurden deshalb keine Anwärter mehr eingest[illegible] Auch weibliche Ersatzkräfte wurden seit 1927 nicht m[illegible] angenommen, weil die Inbetriebsetzung von Selbstanschl[illegible] ämtern Fernsprechbeamtinnen entbehrlich machte. We[illegible] Aufhebung der verkehrsschwachen Telegraphenanstalten [illegible] dem Lande ging auch die Zahl der Landstelleninha[illegible] zurück.

Das Jahr 1921 brachte als soziale Neuerung das [illegible] Arbeitszeitgesetz, das mit Beginn des Jah[illegible] in Kraft trat. Es verschaffte der Mehrzahl der stän[illegible] beschäftigten Beamten und Angestellten bedeutende Vort[illegible] in bezug auf Ruhetage und Urlaub. Nach Inkrafttr[illegible] der 2. Vollzugsordnung am 1. Oktober desselben Jah[illegible] wurde auch dem Aushilfspersonal der Genuß dieser Re[illegible] zuteil. Im Jahre 1921 ergab sich aus der Anwend[illegible] dieses Gesetzes für die Verwaltung eine Mehrausgabe [illegible] 220 000 Fr. Am 1. Januar 1928 trat das [illegible] amtengesetz in Kraft.

Das Rechnungsergebnis der schweizeris[illegible] Telegraphen- und Fernsprechverwaltung für die J[illegible] 1923 bis 1927 ist folgendes:

a) Für den Telegraphenbetrieb.

Es betrugen in 1 000 Fr.

	1923	1924	1925	1926	19[illegible]
Personalkosten ..	7 421	7 120	6 911	6 556	6[illegible]
übrige Betriebskosten	1 077	919	987	838	[illegible]
zusammen ..	8 498	8 039	7 898	7 394	7[illegible]
Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung	1 749	1 783	1 678	1 834	1[illegible]
Kosten und Lasten	10 247	9 822	9 576	9 228	8[illegible]
Betriebserträgnisse	5 945	5 963	5 945	6 916	7[illegible]
Verlust ..	4 302	3 859	3 631	2 312	1[illegible]

b) Für den Fernsprechbetrieb.

Es betrugen in 1 000 Fr.

	1923	1924	1925	1926	19[illegible]
Betriebserträgnisse	47 146	50 749	53 507	56 527	59[illegible]
Personalkosten ..	13 770	14 798	15 302	15 228	16[illegible]
übrige Betriebskosten	6 511	6 691	7 918	8 780	12[illegible]
Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung .	21 152	22 115	24 698	28 822	26[illegible]
Kosten und Lasten	41 433	43 604	47 918	52 830	55[illegible]
Gewinn ..	5 713	7 145	5 589	3 697	4[illegible]

Die Entwicklung der übrigen finanziellen Verhält[illegible] ergibt sich aus nachstehender Übersicht.

Gegenstand	Einheit	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
esprächseinnahmen für Ortsgespräche	1 000 Fr.	8,007 (27,1 v H)	8,443 (27,9 v H)	8,894 (27,8 v H)	9,674 (27,8 v H)	10,133 (28,2 v H)	10,637 (28,2 v H)	11,521 (28,9 v H)
nländische Ferngespräche	1 000 Fr.	18,484 (62,6 v H)	18,818 (62,2 v H)	20,021 (62,4 v H)	21,719 (62,5 v H)	22,399 (62,5 v H)	23,596 (62,4 v H)	25,221 (63,4 v H)
usländische Ferngespräche	1 000 Fr.	3,030 (10,3 v H)	3,001 (9,9 v H)	3,157 (9,8 v H)	3,357 (9,7 v H)	3,352 (9,3 v H)	3,534 (9,4 v H)	3,063 (7,7 v H)
etriebskoeffizient, d. i. Betriebsausgaben in v H er Betriebseinnahme:								
a) Fernsprechwesen .	v H	55,07	52,56	48,98	46,74	46,38	45,53	47,57
b) Telegraphie	v H	130,81	147,17	148,03	138,25	135,03	108,37	103,75
c) Insgesamt	v H	68,51	64,09	60,33	58,24	55,25	52,49	53,53
ir Telegraphie und Fernsprechwesen zusammen: Rohüberschuß der Einnahmen über die Ausgaben ohne Abzug für Zinsen und Rücklagen .	Millionen Fr.	22,803	18,491	22,059	22,928	26,608	30,114	30,953
einüberschuß	Millionen Fr.	— 1,949	0,932	1,410	1,473	1,958	1,993	2,599
sprünglicher Anlagewert	1 000 Fr.	252,516	278,820	291,676	320,362	348,031	377,180	391,961
tand des Anlage- und bschreibungskontos . .	1 000 Fr.	86,201	93,681	89,318	103,506	113,970	123,268	128,572
d. s. vom Anlagewert .	v H	34,14	33,59	30,62	32,30	32,74	32,68	32,80
einer Anlagewert	1 000 Fr.	166,315	185,139	202,358	216,856	234,061	253,912	263,389

Schriftwerke.

Einführung in die Telegraphentechnik. Von Karl Patermann, Postinspektor im Reichspostzentralamt, Berlin-Tempelhof. 167 Seiten mit 226 Abbildungen. Preis kart. 5,20 *RM.* 1929. Verlag von Franz Westphal, Lübeck.

Es liegt im Zuge der Entwicklung der heutigen Nachtentechnik, die Gebiete zu bevorzugen, die eine Mitckung der Allgemeinheit bei der Verkehrsabwicklung aussetzen. So ist dem Fernsprechwesen im Gegen- zu früher ein Übergewicht vor den Telegraphierthoden zuteil geworden. Trotzdem ist das Telegraphenjen noch immer in einem bemerkenswerten, freilich fast schließlich im Sinne einer Verkehrskontraktion winden Aufwärtsstreben begriffen. Schon deshalb wäre Meinung, daß sich sein Studium einschränken ließe, fehlt, ganz abgesehen davon, daß es doch immerhin Grundlage des technischen Fortschritts auf allen tigkeitsfeldern der Nachrichtentechnik bildet. Naturnäß ist mit dem Zuwachs an immer neuen und fruchtren Ideen einer langen Entwicklungsreihe eine schier übersehbar gewordene Fülle an Apparaten, Schaltungen d Zubehörungen entstanden, so daß ihre Musterung und Überblick in der bisher meist befolgten Darstellungsm ungemein erschwert ist. Sie lief im wesentlichen auf e oft ins kleinste gehende Beschreibung der einzelnen paratarten und Einzelstücke hinaus und war mehr inktiver Natur. Im vorliegenden Buche werden in dedukter Betrachtungsweise die gemeinsamen und wesensichen Züge unter einheitlichem Gesichtspunkt zusammengefaßt und, davon ausgehend, die immer mehr unterteilten Einzelbereiche der Praxis durchforscht und besprochen.

So beginnt das Buch nach kurzen Betrachtungen über die wesentlichen Erfordernisse zum Telegraphieren, mitten in die Sache hineinführend, mit der Zeichenbildung und dem Vorgehen bei der Ausnutzung der Zeichenelemente in den verschiedenen Alphabeten (Morse, Hughes, Fünferalphabet, Wechselstromtelegraphierzeichen), den Verwendungsarten des Stromes als Einfach-, Doppel- und Wechselstrom und berührt hierbei auch gleich den Synchronismus und die Kunstleitungen. Es schließen sich an die jetzt gebräuchlichen Telegraphensysteme, neben den älteren Schreib- und Drucktelegraphen der Creed, Siemens, Baudot, Start-Stop mit ihren Nebenapparaten. Die Beschreibung ist unter Herausarbeitung des Prinzips und des Zwecks in gedrängtester Form gegeben, sonst würde es nicht möglich gewesen sein, dieses umfassende Gebiet auf 45 Seiten abzuhandeln. Dabei sind schätzenswerte Hinweise auf die Vorzüge und Nachteile der Betriebsarten, ihre Leistungen, auf die Arbeit des Telegraphisten, Speicherung und Arbeitsteilung, auf den Strombedarf, die Dauer der Stromschritte und Zeichen gemacht, die für die Beurteilung des Leistungsmaßes von Bedeutung sind.

Im folgenden Abschnitt werden die Grundzüge für die Betriebsweisen und Schaltungen erörtert, wie sie so außerordentlich vielgestaltig in Anpassung an die Systeme und an das Erfordernis einer gesteigerten Ausnutzung der Leitungen aufgebaut wurden. Die verwickelten und schwer durchsichtigen Gebilde werden aus den einfachen Schal-

tungen früherer Zeiten durch Zusammenfassung und Anpassung an die Sonderzwecke des Systems oder des Betriebes abgewandelt und dem Verständnis des Lesers nahegebracht. Auch hier werden Vorteile und Nachteile abgewogen, die Stromverhältnisse und sonstigen Betriebsbedingungen gezeigt und die neuesten Betriebe, wie Wechselstrom- und Unterlagerungstelegraphie, neben allen älteren berücksichtigt.

An diese vom allgemeinen Standpunkt gehaltenen Darlegungen schließen sich dann für alle jetzt noch im Gebrauch stehenden Systeme die betriebsmäßigen Schaltungen an, darunter auch die für den Gefahrenbereich von Starkströmen, für die Telegraphie mit Wechselstrom (Tonfrequenztelegraphie) und für den Leitungsverlauf in den Verstärkerämtern.

Die beiden letzten Abschnitte befassen sich mit den Hilfsmitteln für die Schaltungen (Verteiler, Anrufschränke und Tische, Klinkenumschalter) und mit den besonderen Schaltungen (wie der der Kernadern in den Fernkabeln, den Drossel-, Kondensator- und Siebketten, dem Seiteninduktionsschutz wie auch den anderen Schaltungen im Kabelbetriebe).

Ein sehr reiches Tatsachenmaterial, dessen genaue Kenntnis von sehr guter Beherrschung des gesamten Stoffgebiets zeugt, ist hier von geschickter Hand zu einer für den Telegraphentechniker und Beamten nützlichen Zusammenfassung der Apparatenkunde und Schaltungslehre verarbeitet, auf die man bei näherem Eingehen jedenfalls lieber zurückgreift als auf die schon vielfach vorhandenen, entweder recht dicken oder bei geringerem Umfange nicht selten lückenhaften Bücher, denn der neueste Stand des Wissens und der Erfahrung ist ihm aufgeprägt, und zahlreiche Noten und Hinweise auf die Literatur bieten dem Leser die Handhabe, sich mit diesem oder jenem Gegenstand gründlicher zu befassen.

Aufgaben aus der Fernmeldetechnik (Telegraphen-, Fernsprech- und Funktechnik) nebst Lösungen. Von K. Buttler, Postdirektor im Telegraphentechnischen Reichsamt. 264 Seiten mit 108 zeichnerischen Darstellungen. Preis biegsam geb. 11,50 *RM*. 1929. Verlag Franz Westphal, Lübeck.

Es ist unmöglich, sich mit einer angewandten Wissenschaft, wie der Elektrizitätslehre, vertraut zu machen, wenn man sich auf eine Aneignung der theoretischen Grundsätze, Lehrmeinungen und Methoden des Wissensgebiets beschränken wollte. Erst Laboratoriumsversuche und Experimente einerseits und die Bearbeitung der Gesetze, Formeln und Anschauungen im Wege der Rechnung anderseits bieten die Handhabe zur Durchdringung und Beherrschung des Stoffgebiets. Die praktische Anwendung der Wissenschaft ist nach einem Worte Sir W. Thomson's die Seele und das Leben der Wissenschaft. Sehr zweckmäßige Hilfsmittel hierfür bedeuten die Aufgabensammlungen, wie sie für das Gebiet des Starkstroms auf dem Büchermarkt vielfach vorhanden sind. Für die Fernmeldetechnik, die gerade einen staunenswerten Aufschwung im letzten Jahrzehnt genommen hat, fehlten sie noch, abgesehen etwa von den hier und da in den Lehrbüchern gestellten Fragen mit Zahlenwerten. Das vorliegende Buch mit einer Sammlung von 500 Aufgaben aus der Telegraphen-, Fernsprech- und Funktechnik nebst Lösungen füllt daher, wofür auch sein Inhalt und die Darstellung spricht, eine wesentliche Lücke aus.

Es ist nach dem Vorwort aus dem Wunsche heraus entstanden, bei den angehenden Fernmeldetechnikern die Vertrautheit mit den wissenschaftlichen Grundlagen i[…] Fachs zu fördern, vor allem aber dazu beizutragen, […] diese Grundlagen nicht Theorie bleiben, sondern d[…] Anwendung auf praktische Aufgaben Leben und […] Inhalt gewinnen. Die Aufgaben sind in 14 Abschn[…] gruppiert, die neben den elementaren Kapiteln (Kapazi[…] Ohmsches Gesetz in Gleichstromkreisen, elektrolytische […] gänge, Stromverzweigungen sowie elektrische Arbeit […] Leistung in Gleichstromkreisen, Gleichstromverlauf […] Leitungen mit Widerstand und Ableitung, Elektromagne[…] mus und Induktion, Ausgleichsvorgänge in Gleichstr[…] kreisen) mit besonderer Gründlichkeit auch die dem T[…] graphenpraktiker im allgemeinen sonst weniger geläufi[…] Sätze der sinusförmigen Wechselströme in lokalen Str[…] kreisen und ihrer Fortpflanzung auf Fernsprechleitung[…] der elektrischen Schwingungen, der Beeinflussung […] Fernmeldeleitungen durch Drehstromanlagen, der Ket[…] leiter und Verstärkerröhren behandeln.

Vorangestellt ist jedem Abschnitt einer Aufgabenr[…] eine prägnante Zusammenfassung der Beziehungen […] physikalischen Größen zueinander, die dann rechnerisch […] den verschiedensten Gesichtspunkten aus verfolgt wer[…] Daraus ergibt sich bei aufmerksamem Studium ein […] schlußreiches Lehrgebilde, dessen Durcharbeitung […] Denkvermögen, die Geschicklichkeit in der Handhabung […] mathematisch-physikalischen Gesetze und Formeln so[…] auch die Bestimmtheit und Klarheit des Ausdrucks […] üben ermöglicht. Die Beispiele und Aufgaben lehnen […] durchweg an die Praxis der Betriebseinrichtungen […] So sind, um nur einiges aus der reichen Vielseitig[…] und der Überfülle der Fragen herauszuheben, Widerstan[…] und Stromberechnungen in Fernsprechvermittlungsstel[…] Selbstanschluß- und Verstärkerämtern, Berechnungen […] Stromverlaufs, der Telegraphiergeschwindigkeiten […] von Fehlerlagen in oberirdischen und Kabelleitungen, […] elektrischen Arbeit und Leistungen in Sammler- […] Zentralbatterien, der Werte in Schwingungskreisen […] Rundfunkempfänger und der drahtlosen Telegraphie, […] Bedingungen für die Näherung von Schwachstromlei[…] gen an Drehstromanlagen, des Maßes der Sprechverst[…] digung, des Reflexionsfaktors und Wellenwiderstande[…] Fernsprechdoppelleitungen, der Elemente für Dros[…] Kondensator- und Siebketten, Berechnungen für Steil[…] Durchgriff, für Leistungs-, Spannungs- und Verstärku[…] ziffer an Röhren usw. angestellt.

Vom Einfachen zum Schwierigen aufbauend gibt […] Sammlung belehrende Antwort auf die in der Pr[…] auftretenden Fragen und regt die Weiterarbeit an ei[…] interessanten und nützlichen, der rasch fortschreitenden […] wicklung der Fernmeldetechnik dienenden Material a[…]

In einem Anhange sind Formeln für das Rechnen […] komplexen Zahlen, mit trigonometrischen und Hyper[…] funktionen sowie Formeln aus der Elektrotechnik zus[…] mengestellt.

Die Ausstattung mit biegsamem Einband und […] lichem, klarem Druck bei übersichtlicher Anordnung ist […] wandfrei.

Der Hamburger Hafen. Von John Fu[…] berg-Horst. 112 Seiten. Gebunden P[…] 6 *RM*. Verlagsbuchhandlung Broschek & […] Hamburg.

Die Herausgabe dieses kürzlich erschienenen Buche[…] seitens Hamburger Reedereien, industrieller Unternehm[…] gen und Staatsbehörden durch Überlassung vortreffli[…] Abbildungen ermöglicht und gefördert worden. So bi[…]

Werk eine Fülle charakteristischer Bilder dar, begleitet einer knappen, scharf umrissenen Schilderung. Der fasser führt uns zunächst in das sinnverwirrende, einksvolle Vielerlei des Hafens, jenes Wunderwerks neuicher Technik. Die heutigen Hafenanlagen und ihre ischen Einrichtungen sind im ersten Teile durch Bilder veranschaulicht. Fast 100 Abbildungen des ten Abschnitts zeigen, »was es auf den Schiffen zu n gibt«. Weitere 50 Bilder im dritten Teile zeigen, wie Schiffe entstehen und vergehen. Im vierten Abschnitt führt die Fahrt hinaus in ferne Länder und Meere, deren Bilder in jedem Beschauer den Wunsch wachrufen, diese schönen Gegenden kennenzulernen. Das photographische Material ist so klar und einprägsam, daß man tiefe und bleibende Eindrücke empfängt.

Wer für deutsche Hafen- und Schiffstechnik Sinn und Verständnis besitzt, wird in dem vortrefflichen Buche eine Quelle der Anregung und Belehrung finden.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Postrecht.

Keine Haftung der Reichspost für Verletzung von enden bei der Beförderung mit Kraftpostsonderfahrten.

schluß des Reichsgerichts vom 28. Fe- ıar 1929 — VII A 116. 1929/VII 104. 1929. —

ründe:

»Am 4. September 1926 machten die Klägerinnen nen Ausflug nach Th. Die Fahrt wurde mit einem on der Post gestellten und von einem Postangestellten elenkten Kraftwagen gemacht. Jeder Teilnehmer hatte *RM* für die Fahrt zu bezahlen. Auf der Rückfahrt litt der Wagen einen Unfall, den die Klägerinnen auf runkenheit des Wagenlenkers und Mängel des Wagens rückführen. Auch die Klägerinnen erlitten bei dem nfall Verletzungen. Ein Teil der Kurkosten ist ihnen on der Versicherungsgesellschaft ersetzt worden, bei der ie beklagte Deutsche Reichspost die Fahrtteilnehmer ersichert hatte. Mit der gegenwärtigen Klage verlangen ie Klägerinnen die Erstattung weiterer Kurkosten und ie Zahlung von Renten. Sie stützen ihre Klage auf en Beförderungsvertrag und auf unerlaubte Handıngen der Angestellten und Beamten der Beklagten. Das Landgericht in Halle hat die Klageansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesericht in Naumburg hat sie abgewiesen.

Dem Antrage der Klägerinnen, ihnen für die Revionsinstanz das Armenrecht zu bewilligen, konnte nicht attgegeben werden, da die beabsichtigte weitere Rechtserfolgung aussichtslos ist. Die Haftung der Post ist urch die §§ 11 und 12 des Postgesetzes vom 28. Okober 1871 geregelt. Eine weitere Haftung, als die ort vorgesehene, findet nicht statt. Vgl. RGZ Bd. 57 S. 153, Bd. 67 S. 182, Bd. 107 S. 42, Archiv für Post und Telegraphie 1924 S. 76. Nach § 11 a. a. O. at die Post Entschädigung nur zu gewähren bei der Beförderung mit ordentlichen Posten, während bei der Extrapostbeförderung keinerlei Entschädigung von der Postverwaltung zu leisten ist. Das Postgesetz wird ergänzt durch die Postordnung, die nach § 50 Abs. 2 des Postgesetzes als Bestandteil des Vertrages zwischen der Postanstalt und dem Reisenden gilt. In § 51 Abs. III er Postordnung vom 22. Dezember 1921 (RGBl S. 1609) — in der Fassung der Bekanntmachung vom 0. Januar 1929 (RGBl I S. 33) ist es der § 52 — eißt es:

»Die Post führt Sonderfahrten mit Kraftfahrzeugen aus, wenn Bedienstete und Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die zu benutzenden Straßen sich in einem zum Befahren mit Kraftfahrzeugen geeigneten Zustand befinden. Die Beförderung mit Sonderfahrten gilt als Extrapostbeförderung im Sinne des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871.«

Die Fahrt, bei welcher die Klägerinnen verunglückt sind, war eine Sonderfahrt im Sinne der soeben angezogenen Vorschrift. Ob die Post die Fahrt aus eigenem Antriebe und für das Publikum im allgemeinen veranstaltet oder auf Anregung einer bestimmten Personenvereinigung und nur für deren Mitglieder, kann einen rechtlichen Unterschied nicht begründen. In beiden Fällen ist es die Post, welche mit ihrem Wagen und ihrem Lenker die Fahrt ausführt. Handelt es sich aber um eine Sonderfahrt im Sinne der Postordnung und gilt diese nach der als Vertragsabrede wirkenden Vorschrift der Postordnung als Extrapostfahrt im Sinne des Postgesetzes, so können die Klägerinnen Entschädigungsansprüche nicht erheben.«[1])

[1]) Der vorliegende Beschluß des Reichsgerichts, dem in allen Punkten beizutreten ist, hat zu einer lebhaften Erörterung in der Tages- und Fachpresse geführt. Man hat ihn dazu benutzt, um die gesetzliche Reglung der Haftpflicht der Deutschen Reichspost für Kraftpostreisende im allgemeinen (§ 11 Abs. 1 des PG) und für die Teilnehmer an Sonderfahrten im besonderen (§ 11 Abs. 2 des PG) abfällig zu kritisieren. Man hat die Haftung der Post für die Reisenden aus dem Postgesetz und die Haftung des Unternehmers aus bürgerlichem Recht (vgl. § 8 Ziff. 1 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909) gegenübergestellt und dabei die Haftung der Post als veraltet und als erheblich schlechter bezeichnet als die des bürgerlichen Rechts. Dabei wird übersehen, daß die Haftung nach § 11 Abs. 1 des Postgesetzes in einem wichtigen Punkte für den Verletzten günstiger ist als die Haftung nach bürgerlichem Recht. Während letztere davon abhängig ist, daß den Unternehmer oder seine Leute (§ 278 BGB) ein Verschulden trifft, ist die Haftung der Post von dem Vorliegen eines Verschuldens unabhängig. Sie knüpft sich lediglich an die Tatsache der körperlichen Beschädigung und schließt in bewußter Anlehnung an die im Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 — bei der Beratung des Postgesetzes standen die Verhandlungen über das Reichshaftpflichtgesetz noch in frischer Erinnerung — getroffene Reglung nur die Haftung in den Fällen aus, wo der Unfall auf höherer Gewalt oder eigener Fahrlässigkeit des Reisenden beruht. Die im Einzelfall oft schwierig zu lösende Frage, ob ein Verschulden vorliegt, das nach bürgerlichem Recht einen Schadensersatzanspruch begründet, ist somit bei der Haftung der Post ausge-

2. Amtsunterschlagung durch Verwendung bereits verwendeter, gestempelter Freimarken; Begriff der Täterschaft im § 27 Nr. 3 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 (RGBl S. 347 ff.).

Urteil des Reichsgerichts vom 19. April 1929 — 1 D 1222/28 — IX. 243/29. —

Gründe:

»Der Angeklagte, zu dessen Obliegenheiten die Entgegennahme von Einschreibbriefen gehörte, hatte die von ihm angenommenen Briefe in der Weise freizumachen, daß er Briefmarken im Werte des von den Auflieferern gezahlten Portobetrages den ihm zu diesem Zwecke amtlich übergebenen Markenbogen entnahm und zur Freimachung verwendete. Das von den Auflieferern gezahlte Geld hatte der Angeklagte in die von ihm verwaltete Kasse zu legen. Diese mußte also bei ordnungsmäßigem Verfahren stets einen Geldbetrag enthalten, der dem Werte der von den Markenbogen abgetrennten B… marken gleich war. Der Angeklagte hat nun in … Anzahl von Fällen zur Freimachung nicht, wie es … Pflicht gewesen wäre, Briefmarken aus seinem amtl… Bestande verwendet, sondern bereits ein… verwendete, gestempelte Marken, di… in den Diensträumen gefunden haben will. Das … den Auflieferern erhaltene Geld hat er der Postkasse… verleibt. Den durch dieses Verfahren in der Kasse … stehenden Mehrbetrag wollte er bei gegebener Gelege… dazu verwenden, etwa sonst sich ergebende Fehlbetr… die er aus seinen Mitteln hätte ersetzen müssen, … decken. Daß ein zu deckender Fehlbetrag in der K… tatsächlich schon vorhanden gewesen sei, hat sich bi… nicht feststellen lassen. In diesem Verhalten des A… klagten erblickt die Strafkammer lediglich den T… stand des § 276 Abs. 2 StGB, nicht auch den der A… unterschlagung. Soweit Unterschlagung an den …

---

schaltet. Die Praxis der Schadensersatzprozesse, die auf vertragliche, bürgerlichrechtliche Haftung gestützt werden, ergibt, daß das Problem des Verschuldens erhebliche Schwierigkeiten macht, die auch dadurch nicht aus dem Wege geräumt werden, daß u. U. eine Umkehrung der Beweislast eintritt, daß also nicht der Kläger das Verschulden, sondern der Beklagte sein Nichtverschulden nachweisen muß. Denn diese anderweite Reglung der Beweislast tritt nur dann ein, wenn aus dem vom Kläger nachgewiesenen Sachverhalt nach dem gewöhnlichen Gange der Dinge die Vermutung für ein Verschulden des Unternehmers oder seiner Hilfsperson sich ergibt; nur dann ist es Sache des Beklagten, die besonderen, ihn von dem Vorwurfe des Verschuldens entlastenden Umstände nachzuweisen (Kommentar der RG-Räte 6. Aufl. 1928 § 278 Anm. 6). Bei der Vielgestaltigkeit des heutigen Straßenverkehrs ist es aber auch in diesem Falle dem Unternehmer vielfach ein leichtes, den Mangel des eigenen Verschuldens oder des Verschuldens seiner Hilfspersonen nachzuweisen. Man denke nur an die häufigen Unfälle von Personenkraftwagen, die ihre Ursache in dem unvorschriftsmäßigen Verhalten der Führer anderer Kraftwagen, der Fußgänger oder Radfahrer haben, das den Führer des Personenkaftwagens veranlaßt, um anderen, vielleicht größeren Gefahren auszuweichen, das Leben der eigenen Insassen aufs Spiel zu setzen. Da in solchen Fällen das Schuldmoment ausscheidet, so entfällt jede Haftung nach dem bürgerlichen Recht. Den Reisenden der Kraftposten steht aber auch in solchen Fällen der Entschädigungsanspruch zu, da dieser unabhängig davon ist, auf welchen Umständen der Unfall beruht und derartige, alltägliche Vorkommnisse des großstädtischen Straßenverkehrs nicht in den Bereich der höheren Gewalt fallen.

Nun ist allerdings die Haftung aus § 11 Abs. 1 PG materiell insofern begrenzt, als bei körperlicher Beschädigung dem Reisenden nur ein Anspruch auf die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten zusteht. Der Gedanke, von dem sich der Gesetzgeber bei dieser Bestimmung leiten ließ, war der, daß er bei Fahrten mit der Post ein Bedürfnis für die strenge, singuläre Haftung der Eisenbahnen nicht anerkannte. Eine ähnliche Rechtsauffassung hat der Gesetzgeber auch im Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vertreten, indem er die strenge Haftung des Automobilgesetzes für diejenigen Personen ausschloß, die z. Z. des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurden, und sie auf die Ansprüche beschränkte, die das bürgerliche Recht gewährt (§ 8 Ziff. 1).

Um einen Ausgleich dafür zu schaffen, daß die Post… Reisenden der Kraftposten nur in bestimmter Höhe … den Teilnehmern an Sonderfahrten, die als Extrap… im Sinne des § 11 Abs. 2 PG gelten, überhaupt … haftet, hat die Post sämtliche Fahrgäste, auch die … Sonderfahrten, bei einer leistungsfähigen Versicheru… gesellschaft gegen Unfälle versichert. Die Prämie für … Versicherung ist in das Fahrgeld eingeschlossen, so daß … Versicherung für jeden Reisenden ohne weiteres ein… Der Reisende ist mit 10 000 *RM* für den Todesfall, … 20 000 *RM* für den Invaliditätsfall und mit 1 000 … für entstehende Kosten des Heilverfahrens versichert. … weit im einzelnen Falle diese Versicherung für die Kur-… Verpflegungskosten nicht ausreichen sollte, greift für … sende der ordentlichen Posten ergänzend die Haftung … Post aus § 11 Abs. 1 PG ein.

Die Frage der Haftung für die Fahrgäste, insbeson… der öffentlichen Verkehrsunternehmungen, bedarf drin… der gesetzlichen Reglung. Es sei in dieser Hinsicht au… Verhandlungen des letzten 35. Deutschen Juristentage… Salzburg 1928 verwiesen. Es ist ein auf die Dauer … haltbarer Rechtszustand, daß z. B. in Berlin die F… gäste der Straßenbahn oder der Untergrundbahn, … die das Reichshaftpflichtgesetz Anwendung findet, ei… anderen Haftpflichtrecht unterliegen, wenn sie auf … Kraftomnibus umsteigen, obwohl der Betriebsunterneh… in allen Fällen derselbe ist und eine Änderung des … tragsverhältnisses nicht eintritt. Bei Neureglung des H… pflichtrechts wird auch die Frage wohl aufgeworfen wer… inwieweit die Haftung der Post für die Reisenden … allgemein geltenden Recht anzugleichen sein wird. Sol… aber die Haftpflichtbestimmungen nicht geändert sind, … nicht anerkannt werden, daß im allgemeinen die Re… stellung der mit Kraftposten Reisenden schlechter ist … die Rechtsstellung der durch andere Kraftwagen beför… ten Personen.

Bemerkenswert ist, daß das Reichsgericht an dem Gr… satz der vertraglichen Haftung auch für die von … Post geschlossenen Beförderungsverträge festhält und de… den Versuch ablehnt, etwa auch die von der Post auf … Gebiete der Personenbeförderung getätigten Geschäfte … öffentlichen Recht zu unterstellen. Es ist schlechterd… auch kein Grund dafür zu finden, die Rechtsgrund… für das Rechtsverhältnis eines mit der Post Reisen… anders zu beurteilen als die des Fahrgastes einer städtis… Omnibuslinie.

empelten Briefmarken in Frage kommen könnte, ver- eint sie allerdings aus Gründen, die mit der Revision icht anfechtbar sind, den inneren Tatbestand. Dagegen nd die weiteren Ausführungen des angefochtenen rteils, mit denen die Annahme einer Amtsunter- chlagung abgelehnt wird, teils in tatsächlicher Beziehung nzureichend, teils rechtlich verfehlt. Nach Ansicht der Strafkammer hat sich nicht nachweisen lassen, daß sich der Kasse des Angeklagten Fehlbeträge befunden aben, zu deren Deckung er die zur ordnungsmäßigen rankierung von Einschreibbriefen empfangenen, aber icht dazu benutzten Geldbeträge verwendet hätte. Hatte er Angeklagte aber keine Fehlbeträge, so mußten sich ei dem von ihm wiederholt geübten Verfahren der lichtverwendung von Briefmarken in Höhe der als Porto vereinnahmten Geldbeträge bei Abrechnung und bergabe der Kasse Überschüsse ergeben. Ob das jemals er Fall gewesen ist, und ob der Angeklagte gegebenen- alls einen Überschuß seinem Dienstnachfolger übergeben at, hätte erörtert werden müssen, ist aber von der Strafkammer anscheinend ungeprüft geblieben. Würde ie Kasse des Angeklagten trotz des von ihm wiederholt eübten Verfahrens der Nichtverwendung neuer Brief- narken stets gestimmt haben, so läge die Annahme nahe, aß er vor der Abrechnung die Kasse dadurch stimmend emacht hat, daß er entweder den Überschuß in barem Gelde daraus entnahm oder die dem Überschuß ent- prechende Anzahl von Briefmarken von den Marken- ogen abtrennte und sich zueignete. In beiden Fällen äge zweifellos eine Amtsunterschlagung — an barem Gelde oder an den Briefmarken — vor. Schon diese nzulängliche Erörterung der tatsächlichen Verhältnisse, ie eine unzutreffende rechtliche Würdigung zur Folge ehabt haben kann, hätte zur Aufhebung des ange- ochtenen Urteils führen müssen. Es ist aber weiter auch er Ausspruch der Strafkammer, daß hinsichtlich des zur Frankierung der Einschreibbriefe vom Angeklagten in mtlicher Eigenschaft empfangenen Geldes »schon bjektiv eine Unterschlagung nicht vorliege«, weil der Angeklagte dieses Geld durch die Abführung an die Post- asse so behandelt habe, wie er es ordnungsmäßig be- handeln mußte, rechtsirrig. Er wird der rechtlichen Bedeutung der Handlungsweise des Angeklagten nicht gerecht. Der Wille des Angeklagten ging dahin, den in einer amtlichen Kasse etwa entstehenden Fehlbetrag, für den er aus eigenen Mitteln aufkommen mußte, dadurch u decken, daß er die als Postgebühren empfangenen und zur Postkasse abzuführenden Gelder zwar in diese Kasse egte, dabei aber nicht durch Abtrennung und Verwen- dung der ihm hierzu übergebenen Freimarken die vor- geschriebene Quittung erteilte, sondern an deren Stelle ordnungswidrig bereits entwertete und deswegen zur Quittierung untaugliche Briefmarken verwendete. Da- mit wollte er erreichen, daß diese Gebührenzahlungen der Postbehörde verborgen blieben und verlorengingen. Er wollte das Geld, das mit der Zahlung Eigentum der Postverwaltung geworden war, dieser vorenthalten, sich aneignen und nicht als postalisches, sondern als eigenes Geld zur Bezahlung einer etwaigen Fehlbetrags- schuld in die Kasse legen. Diesen Willen betätigte er dadurch, daß er den Eingang dieser Gebührenbeträge durch Benutzung bereits entwerteter Postwertzeichen zur Frankierung und durch Nichtverwendung der hierfür be- stimmten Freimarken verheimlichte. In einem solchen Verhalten des Angeklagten (vgl. RGSt Bd. 22 S. 175) könnte der Tatbestand der Amtsunterschlagung auch schon dann gefunden werden, wenn das Vorhandensein von Fehlbeträgen in seiner Kasse nicht nachweisbar war. Zum inneren Tatbestand würde genügen, daß dem An- geklagten die sämtlichen äußeren Tatumstände bekannt waren. Er würde nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Angeklagte etwa seine Handlungsweise nicht als Unter- schlagung angesehen haben sollte.

Unter diesen rechtlichen Gesichtspunkten wird die Strafkammer den Sachverhalt erneut zu würdigen haben. Ergibt sich dabei, daß der Angeklagte durch dieselbe Handlung die Tatbestände der Amtsunter- schlagung und des § 276 Abs. 2 StGB verwirklicht hat, so wäre die Strafe nach § 73 StGB dem § 350 StGB zu entnehmen. Der Oberreichsanwalt hatte angeregt, zu prüfen, ob nicht mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 276 Abs. 2 Satz 2 StGB gegen den Angeklagten in jedem Falle auch die Hinterziehungsstrafe des § 27 Nr. 3 PostG zu verhängen sei. Der Senat hat die Frage verneint. Nach seiner Ansicht richtet sich diese Vor- schrift nur gegen den zur Zahlung des Portos ver- pflichteten Auflieferer einer Sendung, der durch Ver- wendung entwerteter Marken sich der Portohinter- ziehung schuldig gemacht hat. Sie findet aber keine Anwendung, wenn ein Postbeamter auf eine Sendung, für die der Absender die Gebühr bei der Auflieferung in barem Gelde entrichtet hat, entwertete Marken auf- klebt und den gezahlten Betrag unterschlägt. Denn in einem solchen Falle ist die von dem Absender geschuldete Gebühr bezahlt und deshalb für eine Hinterziehungs- strafe kein Raum.«[2])

---

[2]) Das Urteil ist zutreffend und gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß. Die vom Reichsgericht dem § 27 Nr. 3 PG gegebene Auslegung steht in Übereinstimmung mit der im Schrifttum (vgl. Aschenborn-Schneider Postgesetz 2. Aufl. S. 313 Anm. 19 Abs. 2) vertretenen Ansicht.

Es sei in diesem Zusammenhang noch darauf hinge- wiesen, daß beabsichtigt ist, die besondere Strafbestimmung des § 27 Nr. 3 des PG mit dem Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuchs fortfallen zu lassen. Die Sondervor- schrift des Postgesetzes wird dann entbehrlich, weil der Entwurf zum neuen Strafgesetzbuch im § 219 die Wieder- verwendung von Wertzeichen ohne Rücksicht darauf unter Strafe stellt, ob das Entwertungszeichen entfernt ist oder nicht. Der Täter ist ebenso strafwürdig, wenn ein solches Entwertungszeichen nicht vorhanden war. Die Bestim- mung lautet:

> »Wer bereits verwendete inländische oder aus- ländische amtliche Wertzeichen oder Wertmarken als gültig wiederverwendet oder in der Absicht, daß sie als gültig wiederverwendet werden, sich verschafft, feilhält oder in Verkehr bringt, oder wer in derselben Absicht auf solchen Zeichen oder Marken den Ent- wertungsstempel oder das Entwertungszeichen ent- fernt, wird mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bestraft.
>
> Der Versuch ist strafbar.
>
> In besonders leichten Fällen kann das Gericht von Strafe absehen.«

Wie die Begründung zum Entwurf besonders hervor- hebt, ist der letzte Absatz aus dem Grunde eingefügt wor- den, um g. F. die Härten auszugleichen, die durch die er- hebliche Erweiterung des Tatbestandes sich etwa ergeben könnten.

3. Begriff des verschlossenen Briefes im Sinne des § 1 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 (RGBl S. 347ff.).

Urteil des Sächsischen Oberlandesgerichts in Dresden vom 29. Januar 1929 2 OSt 150/28 Nr. 2.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Der Angeklagte hat als Angestellter der M., Milchverwertungsgenossenschaft für den Bezirk der Amtshauptmannschaft P., e. G. m. b. H. in P., im Auftrage des Geschäftsführers der Genossenschaft in den Monaten November und Dezember 1927 und Januar 1928 von P., einem Ort mit Postanstalt, an 19 Lieferanten der M. je einmal im Monat die von der M. für jeden Lieferanten geführten Milchlieferungskontobücher zur Kenntnisnahme nach verschiedenen Orten mit Postanstalt geschickt. Er tat dies in der Weise, daß er bei Rücksendung der leeren Milchkannen an die Lieferanten, die mit der Eisenbahn erfolgte, das in einem offenen Briefumschlage befindliche Kontobuch des betreffenden Lieferanten in eine an diesen zurückgehende, leere Milchkanne legte und die Kanne dann mit dem dazugehörigen Deckel schloß. Die Kontobücher wurden auf diese Weise in den Milchkannen mit der Eisenbahn an die Bestimmungsorte befördert.

Das Amtsgericht hat die mit dem Deckel geschlossenen Milchkannen, in denen sich die Kontobücher befanden, als verschlossene Briefe im Sinne von § 1 Abs. 1 Ziffer 1 des PG angesehen und hiernach den äußeren Tatbestand einer Zuwiderhandlung nach § 27 Abs. 1 Ziffer 1 PG für gegeben erachtet. Es hat indessen den Angeklagten freigesprochen, weil dieser über das Vorhandensein eines Tatumstandes, der zum gesetzlichen Tatbestande der Zuwiderhandlung gehört, nämlich darüber geirrt habe, daß die Sendung ein verschlossener Brief sei (§ 59 StGB.). Dieser Umstand würde die Freisprechung nicht zu tragen vermögen; denn wenn sich der Angeklagte über den Begriff des verschlossenen Briefes geirrt hat, so ist das kein Tatirrtum im Sinne von § 59 StGB., sondern ein Strafrechtsirrtum, der den Angeklagten nach allgemein anerkannter Rechtsanschauung vor Strafe nicht zu schützen vermag.

Trotzdem konnte die Revision der Nebenklägerin, der Oberpostdirektion Dresden, keinen Erfolg haben. Denn das angefochtene Urteil beruht auch insofern auf einem Rechtsirrtum, als die Sendungen für verschlossene Briefe im Sinne von § 1 Abs. 1 Ziffer 1 PG gehalten worden sind. Zum Begriffe des Verschlusses einer Sendung gehört, daß an ihr etwas vorgenommen worden ist, wodurch das Hinzugelangen zu ihr nur unter Überwindung eines gewissen Hindernisses und nur unter Entwicklung einer besonderen, unter den Begriff der Eröffnung des Verschlusses fallenden Tätigkeit möglich gemacht wird (RG. Entsch. St. Bd. 16, S. 284ff.). Eine Milchkanne aber, auf die lediglich der zu ihr gehörige Deckel in der üblichen Weise aufgesetzt worden ist, kann ohne Überwindung irgendeines Hindernisses und ohne Entwicklung einer besonderen Tätigkeit durch einfaches Abheben des Deckels geöffnet werden. Sie wird ebensowenig zu einem verschl[...] senen Behältnis, wie ein Zimmer, dessen Tür nu[...] der Weise geschlossen ist, daß sie durch bloßes Ni[...] drücken der Türklinke geöffnet werden kann, zu ei[...] verschlossenen Zimmer wird. Hiernach stellen die l[...] lich mit dem Deckel geschlossenen, festgestellterm[...] weder plombierten noch in anderer Weise gegen [...] Öffnen gesicherten Milchkannen, in die die Kontob[...] eingelegt waren, keine verschlossenen Briefe im S[...] von § 1 Abs. 1 Ziffer 1 PG dar und es liegt d[...] schon der äußere Tatbestand einer Zuwiderhand[...] nach § 27 Abs. 1 Ziffer 1 PG nicht vor. Daher [...] die Freisprechung des Angeklagten gerechtfertigt un[...] Revision war deshalb zu verwerfen[3]).«

---

[3]) Dem Urteil ist in allen Punkten beizutreten.

Kontobücher der hier fraglichen Art enthalten [...] schriftliche Mitteilung einer Person, nämlich der M[...] verwertungsgenossenschaft, an eine andere Person, den L[...] ranten der Milch; sie dienen als Grundlage für die [...] rechnung zwischen der Genossenschaft und ihren Mit[...] dern und sind als Träger eines Gedankeninhalts B[...] im Sinne des Postgesetzes schon wegen dieses ihres [...] halts.

Werden diese Briefe verschlossen, so sind sie postzwa[...] pflichtig. An sich wäre auch eine aus Metall besteh[...] Umhüllung, wie sie eine leere Milchkanne darstellt, [...] geeignet, den in ihr enthaltenen Brief zu einem versc[...] senen zu machen. Dazu genügt aber, wie das Oberla[...] gericht mit Recht annimmt, nicht das bloße, in der [...] lichen Weise vorgenommene Aufdrücken des Deckels au[...] Milchkanne. Verschlossen ist eine Sendung nur d[...] wenn man an ihren Inhalt nur unter Überwindung [...] wisser, mit der Sendung in körperlichem Zusammen[...] stehender Hemmnisse herankommen kann, ohne daß [...] Überwindung mit besonderen Schwierigkeiten verbu[...] zu sein braucht (z. B. Lösen oder Zerschneiden der [...] Deckel mit der Kanne verbindenden Schnur). Diese [...] aussetzung ist bei einer Milchkanne nicht gegeben, be[...] lediglich in der üblichen Weise der Deckel auf die [...] schlußöffnung gesetzt ist, ohne daß eine weitere Siche[...] gegen die Eröffnung getroffen ist. Eine solche Milchk[...] ist zwar für den ihrer Bestimmung gemäß vorge[...] menen Milchtransport als verschlossen anzusehen, [...] Verschluß ist aber kein Verschluß im Sinne des § 1 [...] Verschlossen ist eine Sendung auch nur dann, wenn [...] den Verschluß darstellende Hemmnis nur durch eine [...] sondere, unter den Begriff der Eröffnung des [...] schlusses fallende Tätigkeit beseitigt werden kann. Es [...] dabei häufig eine — wenn auch nur geringfügige [...] Zerstörung wirtschaftlicher Werte (Verletzung des B[...] umschlags, Zerstörung des Siegels, Beschädigung [...] Umschnürung) vorliegen. Diese Folge braucht nic[...] jedem Falle einzutreten, es muß dann aber für die [...] öffnung eine besondere Einrichtung oder Anordnung [...] troffen sein, die der (ordnungsmäßigen) Eröffnung [...] (z. B. Benutzen eines Schlüssels oder Aufschürzen [...] Schleife oder eines Knotens der Umschnürung). Das [...] Abnehmen des Kannendeckels erfüllt diese Voraussetzu[...] nicht.

Anm. 1 bis 3 von Ministerialrat Dr. Schneider.

Reichsdruckerei, Berlin.
2378. 29. III.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

r. 6 — Berlin, Juni — 1929

Zur Frage der Voraussetzungen eines Beitreibungsbeschlusses.

Von Oberpostrat Dr. Breithaupt, Berlin.

I.

Im Reichsbeamtengesetz (RBG), das in den §§ 134 148 die Bestimmungen über die Defekte von Be- ten enthält, ist der Begriff »Defekt« nicht festgelegt. s RBG, das im wesentlichen die Preußische Ver- nung über die Festsetzung und den Ersatz der bei sen und anderen Verwaltungen vorkommenden ekte vom 24. Januar 1844 (GS S. 52) übernommen spricht lediglich von »Defekten an öffentlichem oder ivatvermögen, welche bei Reichskassen oder anderen chsverwaltungen entdeckt werden«. Dabei wird unter m solchen Defekt ein Schaden verstanden, der der chskasse durch eine strafbare Handlung oder ein zu tretendes Versehen eines Beamten zugefügt wird. Das efektenverfahren soll einmal dazu dienen, den Defekt als hen festzustellen (§ 134 RBG), ferner aber dazu, die atzpflicht eines Beamten festzulegen (§ 135 RBG) und leich die Vollstreckungs- und Sicherungsmaßregeln, die Ersatz des Defekts führen sollen, zu bestimmen 40 RBG). Nicht jeder an dem Reichsvermögen ent- dene Schaden ist aber ein Defekt, der die Behörde, in en Geschäftskreis er entsteht, gemäß § 137 RBG zum aß eines Beitreibungsbeschlusses (Defektenbeschlusses) chtigt. Es herrscht Übereinstimmung darüber, daß Beitreibungsbeschluß nur zulässig ist bei Kassen- fekten, nicht dagegen bei Rechnungsdefek- n. Dabei ist zu beachten, daß die Bezeichnung Kassen- kt insofern zu eng ist, als der Kassendefekt nicht nur n Fehlbetrag an dem Sollbestand der Kasse, sei es in t- oder Papiergeld, sondern auch einen Fehlbestand sonstigem Staatseigentum, wie Materialien, Geräten, rtpapieren, weiter aber auch einen Fehlbestand an ivateigentum, das dem Reich anvertraut ist, wie z. B. den der Post übergebenen Sendungen, umfaßt. In Praxis ergeben sich mitunter Schwierigkeiten bei der stellung, ob es sich um einen Kassen- oder einen Rech- gsdefekt handelt, und es wird übersehen, daß ein bei r Kasse bestehender Minderbetrag, der infolge von rzahlungen auf Grund unrichtiger Berechnungen, in- e von Zahlungen, die gegen gesetzliche oder sonstige schriften verstoßen, oder durch zu geringe Vereinnah- mungen entstanden ist, lediglich ein Rechnungsdefekt ist, der zur Begründung eines Beitreibungsbeschlusses nicht dienen kann. Nimmt beispielsweise ein Beamter bei der Annahme von Postanweisungen oder Zahlkarten falsche Geldstücke oder falsche Banknoten entgegen, so gelangt mit der Einzahlung der Falschstücke kein Geldbetrag in die Kasse oder in den Gewahrsam des Beamten, da Falsch- stücke kein Geld sind. Ein Defektenbeschluß kann daher wegen des durch Entgegennahme des Falschgeldes ent- standenen Fehlbetrages nicht erlassen werden, wenn die Möglichkeit besteht, daß das Falschstück bei einer Einzah- lung angenommen ist. Voraussetzung ist jedoch, daß der Beamte nicht anderes Geld oder andere Werte heraus- gegeben hat. Wenn er auf das Falschgeld echtes Geld herausgegeben oder für das Falschgeld Wertzeichen hin- gegeben hat, so müßte er sich in Höhe des hingegebenen Geld- oder Wertzeichenbetrages der Defektenfeststellung unterwerfen.

Die bloße Feststellung, daß und in welcher Höhe der Verwaltung ein Schaden entstanden ist, der Defekten- beschluß im weiteren objektiven Sinn, hat für sich allein nur geringen Wert. Praktische Bedeutung erlangt der Defektenbeschluß erst dadurch, daß die Verwaltungsbehörde in dem Beschluß festsetzt, welcher Beamte für den ent- standenen Fehlbetrag ersatzpflichtig ist, und daß auf Grund dieses mit Gründen versehenen Beschlusses nach §§ 143, 144 RBG die Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Beamten stattfinden kann. Der Defektenbeschluß wird damit zum Beitreibungsbeschluß, der wie ein vollstreck- bares gerichtliches Urteil die Grundlage für die Zwangs- vollstreckung gegen einen bestimmten Beamten bildet. Die Behörde ist zugleich Gläubiger des Beamten und dessen Richter. Ihrem Ersuchen um Vollstreckung des Beitrei- bungsbeschlusses müssen die zuständigen Gerichte und Voll- streckungsbeamten nachkommen (§ 143 RBG), ohne daß ihnen ein Recht zur Nachprüfung darüber zusteht, ob der Beitreibungsbeschluß zu Recht erlassen ist und ob die gesetzlichen Vorbedingungen für das Defektenverfahren vorhanden waren. Dem Beamten steht lediglich hinsicht- lich des Betrages und der Ersatzverbindlichkeit die Be- schreitung des Rechtsweges offen (§ 144 RBG).

II.

Bildet das Defektenverfahren somit eine Ausnahme von der Regel, daß niemand ohne gerichtliche Entscheidung zur Ersatzleistung gezwungen werden kann, so folgt daraus, daß die **Bestimmungen über das Beitreibungsverfahren** als Ausnahmebestimmungen **eng auszulegen** sind. Die Befugnis der Verwaltungsbehörde zum Erlaß des Beitreibungsbeschlusses, die auf dem Autoritätsverhältnis des Staates gegenüber seinen Beamten beruht, ist ein sehr weitgehendes Ausnahmerecht, das in mehrfacher Hinsicht eingeschränkt ist. Die Einschränkungen ergeben sich vor allem aus der Bestimmung des § 141 RBG, der besagt, gegen welchen Beamten die Verpflichtung zum Ersatze des Defekts ausgesprochen werden kann, der also die Voraussetzungen des subjektiven Defektenbeschlusses bestimmt. Zulässig ist nach § 141 RBG der Beitreibungsbeschluß:

1. gegen jeden Beamten, welcher der Unterschlagung als Täter oder Teilnehmer nach der Überzeugung der Reichsbehörde überführt ist;
2. a) gegen diejenigen Beamten, welchen die Kasse usw. zur Verwaltung übergeben war, und zwar auf Höhe des ganzen Defekts;

   b) gegen jeden andern Beamten, der an der Einnahme oder Ausgabe, der Erhebung oder Ablieferung oder dem Transport von Kassengeldern oder andern Gegenständen vermöge seiner dienstlichen Stellung teilzunehmen hatte, jedoch nur auf Höhe des in seinen Gewahrsam gekommenen Betrags, sofern der Defekt nach der Überzeugung der Reichsbehörde durch grobes Verschulden entstanden ist;
3. gegen diejenigen Beamten, in deren Gewahrsam vermöge besonderer amtlicher Anordnung Vermögensstücke, ohne zu einer Reichskasse oder andern Reichsverwaltung gebracht zu sein, gelangt sind, z. B. der Kaufpreis für Gegenstände, die im amtlichen Auftrage veräußert werden wie Altmaterial, Gegenstände aus unanbringlichen Postsendungen.

Die hier aufgestellten Voraussetzungen führen dazu, daß nicht jeder Defekt zur Begründung eines gegen einen Beamten gerichteten Beitreibungsbeschlusses dienen kann.

1.

Der Beitreibungsbeschluß kann sich nur gegen einen **Beamten** richten, d. h. gegen eine Person, die zur Zeit der Entstehung des Defekts Beamter war, gleichgültig ob sie inzwischen freiwillig oder unfreiwillig aus dem Dienste geschieden ist. Damit sind alle Veruntreuungen von Angestellten und Arbeitern einer Verfolgung im Beitreibungsverfahren entzogen. Die Postagenten sind für die dienstlichen Handlungen ihrer Vertreter verantwortlich und haben die dienstlichen Handlungen und Unterlassungen der in ihrem Privatdienst stehenden Personen nach Ziffer 4 der »besonderen Bestimmungen über das Dienstverhältnis der Postagenten« der Regel nach unbedingt, d. h. wie ihre eigenen zu vertreten. Begeht daher der Vertreter oder der Privatbedienstete eines Postagenten eine Unterschlagung, so kann gegen den Postagenten ein Beitreibungsbeschluß erlassen werden. Die Zulässigkeit des Beitreibungsbeschlusses gegen den Postagenten kann auch aus § 141 Ziff. 2b RBG hergeleitet werden, wenn der Postagent durch ungenügende Überwachung, also durch Verletzung seiner Gewahrsamspflicht, die Unterschlagung ermöglicht hat.

Die Frage, ob ein Defektenverfahren nach dem Tode des Reichsbeamten gegen seine **Erben** zulässig ist, kann nach dem Wortlaut des § 141 RBG nicht mehr str[…] sein. Daraus, daß die §§ 135 und 141 RBG die [...] sonen aufzählen, gegen die der Beitreibungsbeschlu[ß] lassen werden kann, und dabei lediglich die Beamten [...] führen, folgt, daß nach dem Tode des Beamten der E[...] eines Beitreibungsbeschlusses nicht mehr zulässig ist. [...] die Kommentare (Arndt, Reichsbeamtengesetz § [...] Anm. 2; Pieper, Reichsbeamtengesetz S. 482; Perels [...] Spilling, Reichsbeamtengesetz Anm. 5 zu § 141) mit[...] noch die entgegengesetzte Ansicht vertreten, so mache[...] sich von der für Preußen bestehenden Reglung [...] frei. Das Reichsbeamtengesetz hat allgemein [...] Preußische Verordnung vom 24. Januar 1844 [...] nommen, weicht aber gerade in einem für die [...] antwortung der in Rede stehenden Frage w[...] lichen Punkte ab. Während § 2 der Preußischen [...] ordnung vorschreibt: »Von dieser Behörde ist zu[...] festzustellen, **wer** .... zu haften hat«, lautet [...] des RBG dahin, daß festzustellen ist, »**ob ein Rei[...] beamter** und e. F. **welcher Beamte** für [...] Defekt zu haften hat«. Danach kann ein Beitreib[...] beschluß nach § 141 RBG lediglich gegen einen Bea[...] nicht aber gegen seine Erben erlassen werden. Stirb[t] [...] Beamte erst nach Erlaß des Beitreibungsbeschlusse[s] [...] richtet sich die Vollstreckung des Beschlusses gegen [...] Nachlaß und kann daher gegen die Erben nach §§ [...] 731 ZPO betrieben werden. Zu diesem Zweck mu[ß] [...] Gericht eine vollstreckbare Ausfertigung des Beitreib[...] beschlusses gegen die Erben erteilen.

2.

Die weiteren Einschränkungen ergeben sich aus [...] § 141 RBG aufgeführten einzelnen Tatbeständen. [...] von ihnen muß erfüllt sein, wenn die Behörde von [...] ihre Hände gelegten Machtmittel Gebrauch machen [...] Dabei muß die Behörde die Überzeugung gewonnen [...] daß der Beamte der Mittäterschaft an einer **Un[ter]schlagung** überführt ist oder daß er den Defekt [...] ein grobes Verschulden verursacht hat. Der bloße, [...] auch noch so schwere Verdacht genügt nicht. Die [...] legung des § 141 bereitet insofern Schwierigkeiten, a[...] Begriff der **Unterschlagung** in den Strafg[...] genau festgelegt und es zweifelhaft ist, ob das RB[G] [...] Wort Unterschlagung in demselben Sinne gebrauch[t] [...] das Strafgesetzbuch. Die Ansichten über die Bede[...] des Wortes Unterschlagung in § 141 Ziffer 1 gehen [...] einander. Während Arndt, Reichsbeamtengesetz 2. [...] Anm. 1 zu § 141, Pieper, Reichsbeamtengesetz S. 49[...] Brandt, Das Beamtenrecht (in Preußen) 3. Aufl. [...] S. 834 unter Unterschlagung im Sinne dieser Bestim[...] lediglich die Unterschlagung im strafrechtlichen Sinn[...] stehen, erblickt die herrschende Meinung darin jed[...] eignung einer Sache durch einen Beamten, wenn ih[...] Möglichkeit dazu irgendwie durch seine Amtseigen[...] eröffnet worden ist. Es muß sich aber auch nach [...] zweiten Meinung stets um **Aneignung** einer [...] handeln, so daß also auch die Wegnahme einer [...] strafrechtlich der Diebstahl, darunter fällt. Es ist z. [...] Entwendung eines Wertbriefes aus der Zustelltasc[he] [...] Geldzustellers A durch einen Beamten, dem es sein[e] [...] liche Tätigkeit ermöglichte, an die Zustelltasche des [...] anzukommen, strafrechtlich nicht als Unterschlagung [...] dern als Diebstahl anzusehen. Mit einer infolge [...] Natur als Ausnahmebestimmungen gebotenen ein[...] kenden Auslegung der §§ 134f des RBG verträgt [...] den Begriff der Unterschlagung im § 141 nicht im[...]

tlichen Sinne auszulegen, wie ja auch das RBG und StGB in der Anwendung anderer Ausdrücke, wie 3. hinsichtlich des Begriffs des »Beamten«, nicht über-timmen. Es wird jede Entfernung einer Sache aus tatsächlichen Gewalt der Behörde als Unterschlagung Sinne des § 141 RBG anzusehen sein. Stets aber ß es sich um Wegnahme und Aneignung einer »Sache« deln. Auch der Kommentar von Perels u. Spilling RBG S. 258, auf den sich Niggl, die Amtsverant-tlichkeit der Reichpostbeamten S. 91[1]), bezieht, ver-t, daß eine widerrechtliche Aneignung (Contrectatio) r Sache vorliegen muß, und nennt als Beispiel hierfür en der strafrechtlichen Unterschlagung den Diebstahl.

Eine widerrechtliche Aneignung einer Sache, d. h. der dstücke und Geldscheine, ist aber dann nicht gegeben, n jemand, und sei es auch ein Postbeamter, durch be-gerische Handlungen einen Beamten der Deutschen chspost veranlaßt, ihm oder anderen Personen einen rag auszuzahlen. Derartige Fälle sind z. B. dann ge-en, wenn ein Beamter unrichtige Anweisungen auf hnungsbeträge ausstellt, für die die in den Rechnungen geführten Lieferungen oder Leistungen nicht ausgeführt den sind, und wenn auf Grund dieser Anweisungen räge an Personen ausgezahlt werden, denen eine Forde-g in dieser Höhe gegen die Deutsche Reichspost nicht eht. Weiter aber auch bei der Auszahlung von Post-oeisungen oder Zahlkarten, die ohne Einzahlung des genwertes in den Postbetrieb hineingebracht worden . Der ungetreue Postbeamte, der durch unrichtige Be- andere Beamte der Deutschen Reichspost veranlaßt, immte Beträge an die auf den Belegen verzeichneten pfänger auszuzahlen, hat selbst mit den einzelnen Geld-rägen überhaupt keine Befassung. Auch die Zahlungs-pfänger machen sich nicht einer Unterschlagung der ihnen gezahlten Geldstücke oder Banknoten schuldig, da die szahlung an sie bewußt und mit Willen des Kassen-mten oder Geldzustellers erfolgt. Handeln sie überhaupt bewußtem Zusammenwirken mit dem ungetreuen Be-ten, so werden sie wegen Betruges zu bestrafen sein. n einer strafbaren Handlung, an der der Beamte als ter oder Teilnehmer bei einer Wegnahme, einer wider-tlichen Aneignung der einzelnen Münzen und Bank-en beteiligt ist, läßt sich nicht sprechen. Die an der szahlung beteiligten Beamten sind durch Handlungen, als Betrug und Urkundenfälschung zu ahnden sind, zu sgaben veranlaßt worden, für die keine richtigen, son-n gefälschte Belege vorlagen. Auf § 141 Ziffer 1 RBG e sich ein Beitreibungsbeschluß gegen die an dem Be-g beteiligten Beamten in diesen Fällen daher nicht zen.

Das Gleiche gilt auch dann, wenn ein Postbeamter ch einen gefälschten Beleg, etwa eine gefälschte Kassen-weisung zur Zahlung eines als Unterstützung bezeich-en Betrages, die Auszahlung an sich selbst erreicht hat. h in diesem Falle handelt es sich bei ihm nicht um eine gnahme der Geldbeträge gegen den Willen des die Kasse waltenden Beamten, sondern um eine Bereicherung ch Täuschung des Kassenbeamten mit Hilfe von ge-chten Unterlagen. Macht aber ein Beamter Ausgaben, mit materiell unrichtigen Belegen versehen sind, so t nicht ein Kassendefekt vor, sondern ein Rechnungs-ekt. Darin wird auch nichts dadurch geändert, daß der zahlende Beamte zur Zahlung durch betrügerische chenschaften eines anderen Beamten oder einer anderen Person veranlaßt ist. Eine Unterlage für einen Beitreibungsbeschluß bildet ein solcher Rechnungsdefekt nicht.

Anders läge es jedoch dann, wenn der Beamte, der die Auszahlung auf Grund der gefälschten Belege vornimmt, gleichzeitig derjenige ist, der die Belege gefälscht hat, wenn er an der Fälschung als Anstifter oder Gehilfe beteiligt ist oder wenn ihm die Fälschung des Belegs bei der Auszahlung bekannt war. Er würde in diesen Fällen sich der strafbaren Aneignung, der »Unterschlagung« im Sinne des § 141 RBG, schuldig machen, und der Erlaß eines Beitreibungsbeschlusses gegen ihn würde gerechtfertigt sein. Ein solcher Fall wäre insbesondere dann gegeben, wenn der ungetreue Beamte die Auszahlung auf den gefälschten Beleg an sich selbst vornimmt. Einem Postbeamten gelingt es z. B., bei einem Besuch auf dem benachbarten Postamt eine Postanweisung, die an eine gar nicht vorhandene Person nach dem Postamt gerichtet ist, bei dem er beschäftigt ist, einzuschmuggeln. Nach dem Eintreffen der Postanweisung bei seinem Postamt zahlt er sich selbst den Anweisungsbetrag unter Fälschung der Empfangsbescheinigung aus. Er begeht damit nicht nur einen Betrug durch Täuschung der Post und eine Urkundenfälschung, sondern gleichzeitig eine Unterschlagung, da er sich das Geld widerrechtlich aneignet. Das Gleiche gilt, wenn der Postbeamte selbst oder durch Helfershelfer in einem andern Orte eine Postanweisung über einen geringen Betrag an eine nicht existierende Person nach dem Ort seines Beschäftigungsamts aufgibt und nach Eingang der Postanweisung und Fälschung des Betrages auf eine höhere Summe sich selbst diesen Betrag wiederum unter Fälschung der Empfangsbescheinigung auszahlt.

In diesen Fällen wäre im übrigen auch die Voraussetzung des § 141 Ziffer 2b RBG gegeben, da der Beamte an der Ausgabe der Gelder vermöge seiner dienstlichen Stellung teilzunehmen hatte. Der ungetreue Beamte ist jedoch nicht notwendig an der Einnahme und Ausgabe der durch gefälschte Kassenbelege seinen Helfershelfern in die Hände gespielten Beträge beteiligt. Fällt die Ausstellung der Kassenanweisung nicht in den Kreis seiner dienstlichen Aufgaben, so kann ein Beitreibungsbeschluß gegen ihn auch auf § 141 Ziffer 2b RBG nicht gestützt werden.

3.

Über die Schwierigkeiten, die das Wort »grobes Versehen« in § 141 Ziffer 2 RBG mitunter mit sich bringt, ist leichter hinwegzukommen. Bei der Entscheidung, ob ein Versehen als ein grobes angesehen werden kann, bieten einmal die im Allgemeinen Landrecht für das grobe, mäßige und geringe Versehen aufgestellten Begriffsbestimmungen einen Anhalt, wenn auch im Einzelfall die subjektive Auffassung stark mitsprechen wird. Nach dem Allgemeinen Landrecht gilt als grobes Versehen »ein Versehen, welches bei gewöhnlichen Fähigkeiten ohne Anstrengung der Aufmerksamkeit vermieden werden konnte«, während ein »Versehen, welches bei einem gewöhnlichen Grad von Aufmerksamkeit vermieden werden konnte«, als mäßiges Versehen anzusehen ist und ein geringes Versehen dasjenige ist, »welches nur bei vorzüglichen Fähigkeiten oder bei einer besonderen Kenntnis der Sache oder des Geschäfts oder durch eine ungewöhnliche Anstrengung der Aufmerksamkeit vermieden werden konnte«. Darüber, was hiernach als grobes Versehen des Beamten anzusehen ist, und darüber, ob seine Haftbarkeit begründet ist, entscheidet die den Beitreibungsbeschluß erlassende Behörde nach pflichtmäßigem Ermessen. Dem Gericht, das der Beamte gegen

) Bd. 13 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in ssenschaft und Praxis«.

den Beitreibungsbeschluß anruft, steht nur die materielle Entscheidung darüber zu, ob überhaupt und in welcher Höhe der Beamte ersatzpflichtig ist. Darüber jedoch, ob die gesetzlichen Vorbedingungen zum Erlaß eines Beitreibungsbeschlusses gegeben sind, haben die Gerichte nicht zu entscheiden. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts geben die Gerichte der Klage eines Beamten gegen einen Beitreibungsbeschluß nur dann statt, wenn dem klagenden Beamten nach der Ansicht des Gerichts überhaupt kein Versehen, also auch nicht ein leichtes Versehen zur Last fällt, vorausgesetzt, daß auch ein leichtes Versehen nach den gemäß § 19 RBG maßgebenden landesgesetzlichen Bestimmungen genügt, eine Ersatzverbindlichkeit des Beamten gegenüber dem Reich zu begr den. Das Gericht hat die Schuldfrage in vollem U fang zu prüfen und auf Grund dieser Prüfung darü zu entscheiden, ob überhaupt eine Ersatzverbindlichkeit Beamten besteht, und demgemäß entweder die Klage zuweisen oder den Beitreibungsbeschluß für wirkungs zu erklären (RGZ Bd. 92 S. 237 und Bd. 99 S. Archiv für P. u. T. 1908 S. 603). Auf Aufhebung des B treibungsbeschlusses kann das Gericht dagegen nicht erkenn Seine Entscheidung kann, falls es die Ersatzpflicht Beamten verneint, nur auf Aufhebung der in dem schluß angeordneten Sicherungs- und Vollstreckungsm regeln ergehen.

Die Fernsprechnebenstellenanlagen.

Von Ministerialamtmann Schwarzburger, Berlin.

Es war ein bedeutungsvoller Schritt, den der Staatssekretär des Reichs-Postamts unternahm, als er in Übereinstimmung mit den Absichten des Reichstags durch Erlaß vom 31. Januar 1900 es in das Belieben der Fernsprechteilnehmer stellte, die auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse durch die Reichs-Telegraphenverwaltung oder durch Dritte herstellen und instandhalten zu lassen. Die Bestimmungen traten mit dem 1. April 1900 in Kraft. Sie hatten den Zweck, der Privatindustrie ein neues Feld der Betätigung zu erschließen und die Geldmittel, die dadurch bei der Reichs-Telegraphenverwaltung erspart wurden, für andere allgemeine Zwecke (Bau und Erweiterung von Fernsprechvermittlungsanstalten usw.) flüssig zu machen. Diese Ziele sind in vollem Maße erreicht worden. Wenn die privaten Nebenanschlüsse in den ersten Jahren auch keinen allzu großen Anklang fanden, ist doch ihre Herstellung später sehr lebhaft und zuweilen, wie z. B. in der Zeit der Geldentwertung, geradezu stürmisch vor sich gegangen. Ihre Zahl betrug Ende 1902 2 803 bei einem Gesamtbestande von 84 272 Nebenanschlüssen überhaupt. Ende 1906 war die Zahl auf 8 834 gewachsen. Von da ab ging die Entwicklung rascher vor sich. Einen starken Anstoß dazu gaben die in jener Zeit auf den Markt gebrachten sogenannten Reihenanlagen, bei denen ähnlich wie bei den späteren selbsttätigen Nebenstellenanlagen ein Verkehr der Nebenanschlüsse untereinander und in abgehender Richtung mit dem Amte ohne Inanspruchnahme einer Vermittlungsperson möglich ist. Die privaten Nebenanschlüsse beliefen sich Ende 1908 auf 23 536, 1910 auf 38 956 und 1916 auf 94 504 Stück. Ende 1928 war die Zahl auf 391 721 gestiegen; an reichseigenen Nebenanschlüssen waren zu demselben Zeitpunkt im alten Reichspostgebiet 574 186 vorhanden.

Die privaten Nebenanschlüsse mußten den von der Reichs-Telegraphenverwaltung festgesetzten technischen Anforderungen entsprechen. Es galten in dieser Hinsicht folgende Vorschriften: »Die Sprech- und Hörapparate dürfen den von der Telegraphenverwaltung für den Ortsverkehr verwendeten Apparaten nicht nachstehen. Wenn für die privaten Nebenanschlüsse Systeme angewendet werden sollen, die Änderungen der Umschaltevorrichtungen der Vermittlungsanstalten erfordern, ist die Genehmigung des Reichs-Postamts notwendig. (Auf solche Änderungen im Interesse privater Nebenanschlüsse hat sich übrigens die Reichs-Telegraphenverwaltung später nicht eingelass Die privaten Nebenanschlüsse sind in der Weise an Hauptstelle und Hauptanschlußleitung anzuschalten, jederzeit leicht festgestellt werden kann, ob bei Betri schwierigkeiten der Fehler in der Reichstelegraphenanl oder in der Privatanlage zu suchen ist. Dieser Be gung läßt sich in einfacher Weise dadurch genügen, bei der Hauptfernsprechstelle ein Kurbelumschalter a bracht wird, mittels dessen die Hauptanschlußleitung weder auf das von der Telegraphenverwaltung gelief Fernsprechgehäuse (später allgemein als Prüfapparat zeichnet) oder auf die Privatapparate geschaltet wer kann«[1]).

An eine solche private Nebenanschlußanlage, wie die V einigung einer Hauptstelle mit ihren Nebenanschlüssen sp allgemein genannt wurde, durften auch Privatappar das sind Apparate, die lediglich dem Hausverkehr die angeschlossen werden; die technische Einrichtung m aber so gestaltet sein, daß Gesprächsverbindungen zwis diesen Apparaten und dem öffentlichen Netz nicht gestellt werden konnten, d. h. solche Verbindungen mu unter Umständen durch technische Maßnahmen (sogena Verbinderungsschaltungen) verhindert werden. In Vereinigung der Hausanlagen mit den Nebenstellenanla liegt ein nicht zu unterschätzender Vorteil, weil der nehmer an technischem Aufwand insofern spart, als Nebenstellenapparate auch für den Verkehr mit den H stellen mitbenutzt werden können und die Verm lungseinrichtungen für beide Arten von Sprechstellen meinschaftlich sind. Mit der Herstellung von Hausst befaßte sich die Telegraphenverwaltung früher überh nicht; erst in neuerer Zeit ist sie dazu übergegangen, s Stellen gelegentlich mit einzurichten, wenn ihre Zahl schränkt bleibt. Für die privaten Nebenanschlüsse die Hälfte der laufenden Gebühren für reichseigene Ne anschlüsse, jetzt posteigene genannt, zu zahlen, nämlich j lich 10 ℳ; diese Gebühr für einen privaten Ne anschluß beträgt jetzt monatlich 0,60 RM gegen 2,70 RM für einen posteigenen; sie wird als Abgelt für die Verwaltungsarbeit und für die Abnahme laufende Überwachung der Nebenanschlußanlagen erho

[1]) Die Oberpostdirektionen wurden ermächtigt, die von Telegraphenverwaltung hergestellten, auf dem Grundstück Hauptanschlusses befindlichen Nebenanschlüsse, falls keine denken bestanden, dem Inhaber des Hauptanschlusses gegen stattung des Zeitwerts zu überlassen.

n Jahre 1904 machte das Reichs-Postamt das weitere ugeständnis, daß private Nebenanschlüsse von Privat-ternehmern auch gewerbsmäßig hergestellt und dritten ersonen mietsweise überlassen werden durften. Über die t der Schaltung der Hauptstellen (Vermittlungsstellen) r private Nebenanschlüsse waren von vornherein einheit-he Bestimmungen nicht getroffen worden. Das war bedenklich, weil das Nebenstellenwesen zu jener Zeit noch nig entwickelt und daher mit verhältnismäßig einfachen altungen auszukommen war. Das Bild änderte sich t der Zunahme der Nebenanschlüsse. Die Ansprüche r Teilnehmer an die Gestaltung der Schaltungseinrich-ngen wuchsen. Außerdem wurden die technischen Ein-htungen der Vermittlungsstellen in einer Reihe von tsfernsprechnetzen durch die Einführung des Zentral-tteriebetriebes mit selbsttätigen Schlußzeichen wesentlich wickelter. Auch waren von den Dienststellen wieder-lt Schaltungen zugelassen worden, bei denen die Her-llung von Verbindungen zwischen Hausstellen und Amts-tungen sich ohne weiteres ermöglichen ließ. Das Reichs-stamt sah sich daher im Jahre 1905 veranlaßt, anzu-nen, daß nur solche Schaltungseinrichtungen getroffen rden, die das Reichs-Postamt geprüft und genehmigt tte. In der Anordnung war gesagt, daß künftig nur haltungen zugelassen werden würden, bei denen weder rch die gewöhnlichen Handgriffe noch durch besondere lfsmittel (Stöpsel, Schnüre, Buchsen usw.) verbotene rbindungen in den Umschalteschränken hergestellt wer-n könnten und daß zu dem Zwecke sämtliche Zuführungs-mmen innerhalb der Schränke oder Umschalter unter-bracht und Umschaltevorrichtungen (Klinken usw.) so in Schränke eingebaut werden müßten, daß leitende Teile r Hauptanschlüsse von außen nicht zugänglich wären. e Schränke sollten so verschlossen werden, daß Ände-ngen der Schaltungsweise usw. ohne gewaltsames Auf-chen der Schränke nicht vorgenommen werden könnten. e vom Reichs-Postamt für zulässig erachteten Schaltun-n wurden den Oberpostdirektionen unter Überweisung n Schaltungsskizzen in doppelter Ausfertigung bekannt geben. Die Fabrikanten wurden angehalten, jeder Fern-rechvermittlungsanstalt, in deren Bereich eine Schal-ng ausgeführt wurde, eine Schaltungsskizze vorzulegen, h der die Neueinrichtung von einem Beamten der ichs-Telegraphenverwaltung vor der Inbetriebnahme ab-ommen wurde. Jetzt wurde auch ausdrücklich betont, ß in allen Fällen, in denen Privatapparate mit Haupt-d Nebenanschlüssen zu einer Anlage vereinigt wurden, erforderlichen Umschalteeinrichtungen (Klappenschränke v.) von dem Teilnehmer zu beschaffen seien. Zur Ver-tung unerlaubter Verbindungen durften als Kontroll-schalter nur Umschalter V und Va (Kurbelumschalter) t Schutzkasten benutzt werden; sie mußten so geschal-sein, daß der für den Hauptanschluß gelieferte reichs-gene Apparat — der Prüfapparat — nur zum Spre-n mit dem Amte und darüber hinaus verwendet werden nte. Sobald mit einem Hauptanschluß private Neben-schlüsse verbunden werden sollten, war in Anspruch zu hmen, daß der Teilnehmer die Umschalteeinrichtung be-affte; reichseigene Nebenanschlüsse mußten auf freie rufzeichen des Privatschranks gelegt werden. Betrieben ilnehmer Apparate der Reichs-Telegraphenverwaltung lappenschränke usw.) und völlig davon getrennte Privat-parate in ein und demselben Raume, so daß die Mög-keit unerlaubter Verbindungen zwischen beiden An-gen bestand, so waren die Dienststellen angewiesen, sorg-ltig auf das Vorkommen solcher Verbindungen zu achten. Im Jahre 1909 wurde weiter gestattet, daß neben dem Fernsprechapparat einer auf einem anderen Grundstück als dem des Hauptanschlusses befindlichen, an eine private Nebenstellenanlage angeschlossenen reichs-eigenen Nebenstelle in demselben Raum noch ein Privat-apparat zur Anpassung an die Betriebsweise der Haupt-stelle aufgestellt oder nach dem besonderen Geschmack des Teilnehmers auf seine Kosten mittels Kurbelum-schalters an die Nebenstellenleitung angeschaltet wurde. Dieser Apparat, der nicht als besondere Nebenstelle gezählt wurde und an den weitere Apparate nicht angeschlossen werden durften, konnte wie die Nebenstellenapparate zu Gesprächsverbindungen mit den Neben- und Hausstellen und mit der Vermittlungsanstalt benutzt werden. Es wurde besonders hervorgehoben, daß die Anbringung des Privatapparats in einem anderen Raum als dem des Nebenanschlusses nicht gestattet war.

Die Erfahrungen, die in den ersten 10 Jahren mit den privaten Nebenanschlußanlagen gemacht wurden, waren nicht allzu ermutigend. Die Anlagen waren sowohl in bezug auf die Beschaffenheit der Apparate als des Lei-tungsmaterials nicht immer einwandfrei ausgeführt; es wurden nicht immer erstklassige Baustoffe verwendet. Die Unterhaltung der Anlagen und die Beseitigung der Störungen ließen zu wünschen übrig. Darunter drohte der gesamte Fernsprechbetrieb Schaden zu leiden. Des-halb traten auch Teilnehmer mit dem Wunsche an das Reichs-Postamt heran, die Unterhaltung privater Nebenanschlußanlagen durch die Telegraphenverwaltung bewirken zu lassen, was aber nicht in Frage kommen konnte. Es kam auch immer wieder vor, daß private Nebenanschlüsse zur Umgehung der Gebührenzahlung ohne Vorwissen des Fernsprechamtes in Betrieb gesetzt und daß unerlaubte Verbindungen zwischen Hausstellen und Amts-leitungen hergestellt wurden. Dem Ersuchen der Fernsprech-vermittlungsanstalten, in Störungsfällen stets durch Um-schaltung der Amtsleitung auf den Postprüfapparat fest-zustellen, ob die Störung in der Amtsleitung oder im privaten Teil der Anlage zu suchen sei, wurde vielfach nicht nachgekommen, so daß oft Störungssucher nach der An-lage entsandt werden mußten, obwohl die Störung in der privaten Anlage lag und die Amtsleitung in Ordnung war, wodurch der Telegraphenverwaltung besondere Kosten erwuchsen. Da die Reichs-Telegraphenverwaltung absichtlich davon abgesehen hatte, die Herstellung der pri-vaten Nebenstellenanlagen konzessionierten Unternehmern zu übertragen, mochten sich wohl anfänglich unter den Unternehmern auch solche befunden haben, die nicht die nötige Sachkenntnis besaßen. Es erhoben sich infolge-dessen zahlreiche Stimmen, die sich für die Wiederauf-hebung der privaten Nebenstellenanlagen aussprachen. Indessen sind die Schwierigkeiten unter den fortgesetzten Einwirkungen des Reichs-Postamts und seiner Dienst-stellen schließlich doch bald überwunden worden, so daß das Urteil über die privaten Nebenstellenanlagen seit einer Reihe von Jahren recht günstig lautet. Es wird jetzt insbesondere anerkannt, daß es der Privatindustrie zu einem guten Teile zu danken ist, daß das Nebenstellenwesen in Deutschland auf einer sehr bemerkenswerten Höhe steht. Das freie Spiel der Kräfte hat unter dem Einfluß des Wettbewerbs der großen Firmen besondere Fortschritte gezeitigt. Während die Deutsche Reichspost ihr Augen-merk darauf richten muß, Einrichtungen zu schaffen, die den allgemeinen, mehr schematischen Bedürfnissen Rech-nung tragen, ist es insbesondere Aufgabe der Privatindu-strie, Anlagen hervorzubringen, die den verschiedensten,

oft recht weitgehenden Sonderwünschen der Teilnehmer, und zwar vornehmlich der Banken und Großbetriebe, Rechnung tragen. Zur Befriedigung solcher Sonderwünsche ist bei einer Reichsverwaltung, zumal wenn sie nicht selbst fabriziert, kein Raum. Auch das breit angelegte Werbewesen, von dem sich die Deutsche Reichspost fast ganz fern hält — die Deutsche Reichspost hat den Grundsatz aufgestellt, daß von einer besonderen Werbetätigkeit, die über eine eingehende Beratung der Teilnehmer bei der Wahl von Anlagen hinausgeht, abzusehen und nur etwaigem unlauteren Wettbewerb der Privatindustrie entgegenzutreten ist —, ist für die Fortentwicklung des Nebenstellenwesens nicht ohne Bedeutung, denn gar mancher Teilnehmer läßt sich bestimmen, seine Anlage auf Grund von Vorschlägen der zahlreichen Industrievertreter zu erweitern. Damit arbeitet die Privatindustrie der Deutschen Reichspost gleichsam in die Hand, denn je mehr Nebenanschlüsse hergestellt werden, desto größer ist auch die Gelegenheit, Amtsgespräche zu führen, die eine Einnahmequelle der Deutschen Reichspost bilden. Es wird zuweilen behauptet, daß durch die Abwanderung der Teilnehmer zur Privatindustrie der Deutschen Reichspost Gewinne entgingen. Ob das zutrifft, steht dahin; möglich ist, daß sich hinsichtlich großer Nebenstellenanlagen vielleicht ein Gebührenausfall für die Deutsche Reichspost ergibt. Ganz sicher ist das aber nicht, denn es darf nicht außer acht gelassen werden, daß solche Anlagen mit meist verwickelten Schaltungen beträchtliche Aufwendungen für Unterhaltung und Störungsbeseitigung erfordern und daß ferner die Deutsche Reichspost bei Umwandlungen des Ortsbatterie- und Zentralbatteriebetriebes in den Selbstanschlußbetrieb gehalten ist, die alten technischen Sprechstellen und Vermittlungseinrichtungen der Teilnehmer gegen neue kostenlos auszutauschen und daß ihr schließlich nichts anderes übrigbleibt, als die ausgewechselten Apparate älterer Art, für die sich keine weitere Verwendungsmöglichkeit bietet, zu ganz geringen Preisen oder als Altmaterial zu verkaufen. Im übrigen hat sich die Herstellung von Nebenstellenanlagen durch Private in besonderen Zeiten recht nützlich erwiesen. Der Deutschen Reichspost wäre es wohl selbst bei Anspannung aller Kräfte nicht möglich gewesen, z. B. in der Zeit der Geldentwertung der ungeheuren Flut von Anträgen auf Herstellung von Nebenstellenanlagen seitens der neuen Unternehmungen (Bankgeschäfte u. dgl.), die damals wie Pilze aus der Erde schossen, auch nur einigermaßen gerecht zu werden. Fest dürfte jedenfalls stehen, daß die Deutsche Reichspost mit den laufenden Gebühren für die privaten Nebenanschlüsse zwar nicht gerade beträchtliche Überschüsse erzielt, aber doch auf ihre Kosten kommt. Wie dem aber auch sei, der wichtige Schritt vom Jahre 1900, bei dem auch der etwaige Ausfall an Gebühren erwogen worden ist, läßt sich nicht mehr ungeschehen machen, auch Einschränkungen sind kaum möglich und wohl auch nicht be-

absichtigt, nachdem erst vor wenigen Jahren der Pri
industrie auch noch die Herstellung der technischen
richtungen der zu privaten Nebenstellenanlagen gehöri
außenliegenden Nebenstellen, also der Stellen, die n
auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses sich befin
überlassen worden ist, auch posteigene Leitungen
private Nebenanschlüsse errichtet werden, wenn die Lei
gen in vorhandenen Linien ohne Nachteil für den A
bau des öffentlichen Netzes hergestellt werden kön
ferner ist der Verkehr zwischen Hausstellen auf and
Grundstücken und privaten Nebenanschlüssen zugela
worden, der im Jahre 1911 untersagt worden w
Im Laufe der Jahre sind noch einige Unebenheiten in
Auslegung der Bestimmungen über private Nebenanschl
beseitigt worden. So wurde im Jahre 1911 bestim
daß Fernsprechstellen, die mit einem bloßen Ku
umschalter an die Amtsleitung angeschlossen werden, n
als private Nebenanschlüsse anzusehen sind, weil es d
an einer Vermittlungsstelle fehlt — die beiden St
können bei dieser Schaltung nur mit dem Amte, n
aber untereinander verkehren —, das Charakterist
einer privaten Nebenstellenanlage aber gerade darin l
daß sie aus einer Hauptstelle (Vermittlungsstelle)
mindestens einem wirklichen Nebenanschluß besteht.
die in Verbindung mit privaten Nebenanschlußanl
vorhandenen Wecker ist nach einer Entscheidung
Reichs-Postamts vom Jahre 1913 keine besondere Geb
zu beanspruchen. Dies gilt allgemein, gleichviel ob
Wecker im Stromkreise der Amtsleitung oder in ei
Ortsstromkreise liegen, sowie auch für die Amtswecke
privaten Reihenanlagen. — Seit dem Jahre 1921
für jede Zulassung einer privaten Nebenstellenanl
schaltung, einer Schaltungsänderung oder einer Zu
schaltung eine einmalige Gebühr vom Reichspostzen
amt (Telegraphentechnisches Reichsamt), bei dem
Schaltungen jetzt geprüft werden, erhoben, deren Höhe
nach dem Arbeitsaufwand für die Prüfung richtet.

Die Bestimmungen über die Erfordernisse der S
tungen, die Beschaffenheit der Apparate und Leitun
die Art und Unterbringung der Postprüfeinrichtun
die technische Gestaltung der Vermittlungsstellen in i
Einzelheiten usw. sind, der rasch fortschreitenden Ent
lung des privaten Nebenstellenwesens folgend — die
facheren Einrichtungen früherer Zeit sind vielfach d
moderne Glühlampenschrankanlagen, durch selbstt
Anlagen usw. verdrängt worden — inzwischen in v
Hinsicht geändert, ergänzt und ausgebaut worden
haben im Jahre 1922 ihren Niederschlag in den
forderungen an private Nebenstellenanlagen« gefu
die jetzt in die Allgemeine Dienstanweisung Abschnit
Abteilung 3 als Anlage 4 übergegangen sind. Zum S
sei bemerkt, daß dem Beispiel der Deutschen Reichspo
der Zulassung privater Nebenstellenanlagen Frank
Holland, Italien und die Schweiz gefolgt sind.

Zur Geschichte der Hamburg-Berliner Eisenbahn.

Von Postrat Teubner, Hamburg.

Die Staatsregierung und die Kaufmannschaft Hamburgs haben die Vorteile, welche Eisenbahnen für die Entwicklung des Handels und Verkehrs mit sich bringen, frühzeitig erkannt, denn im Jahre der Inbetriebnahme der ersten englischen Eisenbahn (1832) und drei Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg

nach Fürth versuchte Hamburg gemeinsam mit Li
von der dänischen Regierung die Genehmigung zum
einer Eisenbahn zwischen beiden Städten zu erlan
Dieser Plan scheiterte, weil Dänemark die Durchque
des damals dänischen Herzogtums Holstein verbot.
Grund dieses Verbots ist darin zu erblicken, daß man

deutschen Eisenbahnlinie Lübeck—Hamburg eine Ge-
ung des dänischen Handels zugunsten beider Hanse-
und eine Stärkung der deutschen Gesinnung in den
rzogtümern befürchtete. Ebenso ablehnend verhielt
ie hannoversche Regierung, als Hamburg eine Eisen-
verbindung nach Harburg (Elbe) und Lüneburg her-
len wünschte. Unbeirrt durch diese Widerstände trat
im Jahre 1834 in Hamburg eine Aktiengesellschaft
rbauung von Eisenbahnen in Wirksamkeit. Da ein
nenweg nach Lübeck, Harburg und Lüneburg vorerst
glich war, so erwog man in Hamburg den Bau
Eisenbahn nach Berlin, aber auch hier stieß man
r auf den Widerstand Dänemarks, das die Durch-
ng des in dänischem Besitze befindlichen Herzogtums
burg nicht gestatten wollte. So vergingen mehrere
re Jahre, ohne daß man hamburgischerseits mit den
bahnbauplänen auch nur einen einzigen Schritt vor-
kam. Bei dieser Sachlage mußten die Hamburger,
nter allen Umständen eine Eisenbahn haben wollten,
nit einer solchen nach dem Städtchen Bergedorf be-
n, das sich (bis 1866) im gemeinsamen Besitze Ham-
s und Lübecks befand und dessen Gebiet mit dem
ürgischen Staatsgebiet zusammenhing. Allerdings
e dieser Bauplan in der stillen Hoffnung erwogen und
dert, daß diese kurze Eisenbahnstrecke den Anfangs-
einer künftigen großen Bahnlinie H a m b u r g —
dorf — B e r l i n bilden sollte.

entstand die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-
ngesellschaft; sie betraute den Baumeister Alexis de
auneuf, der einige Jahre später auch das Stadtpost-
de in der Poststraße zu Hamburg erbaute, mit den
rbeiten zur Errichtung eines Bahnhofs in Hamburg;
, ein sehr schlichtes Gebäude, sollte auf dem Mühlen-
erstehen, einem Überbleibsel der ehemaligen Festungs-
n Bartholdus, die seit alters her eine Windmühle
Die Vorarbeiten hinsichtlich der Bahnstrecke über-
der Ingenieur W. Lindley. Vor der Inangriff-
e der Bauarbeiten war noch eine Angelegenheit von
r Bedeutung zu erledigen, nämlich die Enteignungs-
Das damals erst entworfene »Expropriationsgesetz«
b vor, daß über die Frage der Anwendung der Ent-
ng auf eine beabsichtigte Anlage jedesmal »durch Rat
Bürgerschluß« zu entscheiden sei, auch wenn die An-
em allgemeinen Besten diene. In dem Bürgerschafts-
nte vom 25. Mai 1841 schlug der Senat der Bürger-
vor, in die der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-
ngesellschaft zu erteilende Konzessionsurkunde die Be-
mung aufzunehmen, daß die Gesellschaft auf die für
Bahnbau benötigten Geländeteile den Besitzern gegen-
das hamburgische Enteignungsgesetz anwenden dürfe.
hzeitig teilte der Senat folgendes mit: Die neue
solle den Anfang einer Eisenbahnverbindung mit
Innern Deutschlands bilden. Die gewählte Richtung
e einzige, in der die Bahn bis in die Stadt geleitet
n könne. Überall würden Anstrengungen gemacht,
Handel und Verkehr zu heben und ihnen neue Quellen
öffnen. Anderseits lehre die Entwicklungsgeschichte
isherigen deutschen Eisenbahnen, daß solche Unter-
ungen wegen ihrer großen Kostspieligkeit nur stück-
entstehen. Immer suche dann die nächstgelegene
sich der Bahn anzuschließen. Das Bestreben, die
gsfähigkeit der Bahn zu steigern, veranlasse die
bahngesellschaften zu großem Entgegenkommen. Als
liche Richtung müsse man diejenige bezeichnen, die
t der Schiffahrt als dem Ausgangspunkte des Groß-
ls in Verbindung bringe. Mehrere solche Bahnlinien
seien in andern Ländern bereits vorhanden oder im Bau, und durch sie könnten die mit Hamburg im Wettbewerbe stehenden fremden Handelsplätze den Nachteil der Entfernung oder einer weniger günstigen Lage, als sie Hamburg besitze, teilweise beseitigen. So wenig man nun auch für große Warenmassen mit billigen Einheitspreisen eine kostspielige Beschleunigung mittels der Eisenbahn dem wohlfeileren Flußwege (auf der Elbe) vorziehen werde, so wenig könne es der Hamburger Einwohnerschaft gleichgültig sein, wenn die Posten, die Reisenden sowie feinere Waren — und mit ihnen Handelsverbindungen und Dampfschiffahrt — einen andern Weg einschlagen und von Hamburg sich abwenden würden. Bezwecke nun eine Eisenbahnverbindung mit dem Innern Deutschlands die Erhaltung und Vermehrung des bestehenden Verkehrs, so habe das geplante Bahnunternehmen den weiteren Zweck, diese Verbindung in die den Hamburger Interessen am meisten zusagende Richtung zu leiten. An das geplante Unternehmen sei daher nicht der Maßstab wie an irgendeine beliebige kleine Bahn zu legen; die Bahnstrecke Hamburg—Bergedorf stelle vielmehr d e n A n f a n g u n d d e n A u s g a n g s p u n k t e i n e r g r o ß z ü g i g e n u n d w e i t r e i c h e n d e n V e r b i n d u n g dar. Deshalb erscheine es angemessen, in diesem Sinne die ganze Einrichtung anzuordnen. Obwohl im Jahre 1840 die Aktionärgesellschaft die an sie gestellte Forderung erfüllt und einen ausführlichen Plan ihres Unternehmens vorgelegt habe, hätten doch nur wenige Vorbereitungen getroffen werden können, solange die Frage des Enteignungsgesetzes noch unerledigt blieb. Dieses Gesetz sei inzwischen entworfen worden, und darin seien alle Punkte berücksichtigt, die in andern Ländern oft erst bei Ausführung ähnlicher Gesetze zur Sprache gekommen seien. Auch seien zahlreiche Sachverständige, die Baudeputation, die Landesvorstände der in Betracht kommenden Gebiete und die Lübecker Behörden wegen der für das Bergedorfer Gebiet zu erteilenden Bauermächtigung gehört worden. Mit dem Lübecker Senate bestehe hinsichtlich der Gestaltung einer künftigen Bahn über Bergedorf hinaus ein volles Einverständnis. Im weiteren erläuterte der Senat auf diesem Bürgerschaftskonvent die Richtung der Bahn und die Anlage des Bahnhofs, wobei bemerkt wurde, daß der willkürlichen Verfügung der Gesellschaft für den Fall der Aufgabe des Eisenbahnunternehmens vorgebeugt sei. Auch seien die Rechte des Hamburger Staats gewahrt, wenn künftig andere Bahnen anzuschließen seien. Andererseits seien der Eisenbahngesellschaft in der Genehmigungsurkunde die unentgeltliche Abtretung von staatlichen Ländereien und die Befreiung der Ländereien von Abgaben zugesichert, während die Sicherstellung der Zoll- und Akziseerhebung auf Kosten der Gesellschaft vorbehalten sei.

Die Hamburger Bürgerschaft genehmigte den Antrag des Senats hinsichtlich der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in allen Punkten[1]). Die Bahn nach Bergedorf war also, wie aus den Äußerungen des Hamburger Senats hervorgeht, lediglich in der Absicht geplant, damit den Anfang zum Bau der ganzen Strecke H a m b u r g — Bergedorf — B e r l i n zu machen, die durch hamburgisch lübisches, dänisches (lauenburgisches), mecklenburgisches und preußisches Gebiet gehen mußte. Angesichts der ungeheueren Wichtigkeit, die diese Hauptstrecke für den Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg haben würde, ließ der Senat es sich angelegen sein, mit allen Mitteln bei den beteiligten Regierungen für die Sache Stimmung

[1]) J. G. Gallois. Hamburger Chronik. S. 850/954. Hamburg 1861.

zu machen, wobei vornehmlich auf die wirtschaftlichen Vorteile hingewiesen wurde, die sich für alle von dieser Eisenbahn berührten Staaten naturnotwendig ergeben mußten. Hamburgs Diplomaten entledigten sich ihres Auftrags in so geschickter Weise, daß die beteiligten Regierungen überraschend schnell ihre Zustimmung erteilten. Daß Dänemark sie gab, war zweifellos darauf zurückzuführen, daß die Regierung und Bevölkerung Lauenburgs mit allem Nachdruck für den Bauplan eintraten und daß die Preußische Regierung ihn gegenüber Dänemark warm befürwortete. Dänemark machte seine Genehmigung aber davon abhängig, daß die Berlin–Hamburger Eisenbahnaktiengesellschaft von Büchen, einer Station dieser Strecke, eine Zweigbahn nach Lauenburg baute, auf der die Lauenburger Bürger das Recht auf Freifahrten hatten.

In dem Bürgerschaftskonvente vom 9. Dezember 1841 wurde dann der Vertrag hinsichtlich der von Bergedorf nach Berlin zu erbauenden Eisenbahn nebst dem zugehörigen Schlußprotokoll vorgelegt, begründet und genehmigt. Zur Begründung der Vorlage hatte der Senat angeführt, es handele sich um einen Vertrag über die Bahn von Bergedorf nach Berlin nebst Schlußprotokoll und um einen sogenannten Akzessionsvertrag, der das Verhältnis dieser Bahn zur Hamburg–Bergedorfer Bahn festsetze. Im Artikel 1 erklärten die beteiligten Regierungen ihre Bereitwilligkeit zur Genehmigung des Bahnbaus innerhalb ihrer Gebiete und zum Betrieb dieser Eisenbahnstrecke. Die Senate von Hamburg und Lübeck sollten die Bedingungen des Anschlusses jener großen Bahn an die Hamburg–Bergedorfer Bahn feststellen, falls die beiden Eisenbahngesellschaften sich darüber nicht einigen könnten; auch behielten sie sich ihre Genehmigung vor, wenn später die Aktionäre der Hamburg–Bergedorfer Bahn sich mit der anderen Gesellschaft darüber verständigen würden, daß ihre Bahn ein »integrierender Teil« dieser größeren Bahn werden solle. Artikel 2 schrieb vor, daß die Bahn zwischen Berlin und Bergedorf möglichst in gerader Linie geführt werden solle, soweit die Staats-, Gelände- und Verkehrsverhältnisse dies erlaubten. Nach Artikel 4 durfte das beabsichtigte Unternehmen nicht in einzelne, für sich bestehende und verwaltete Teile entsprechend den einzelnen berührten Staatsgebieten zerfallen, sondern es mußten die Verpflichtungen gegenüber der Öffentlichkeit und den Staaten gleichmäßig und als ein Ganzes geordnet sein. Da der größte Teil der Bahn auf preußischem Gebiet zu liegen kam, so sollte für den Bau, den Betrieb und die Verwaltung das preußische Eisenbahngesetz zugrunde gelegt werden, soweit nicht die Eigentümlichkeiten der verschiedenen Landesgesetzgebungen und der örtlichen Verhältnisse Abweichungen bedingten. Die Artikel 5 bis 16 enthielten Bestimmungen wegen der Durchgangszölle in Lauenburg, Mecklenburg und Preußen. Ferner hieß es darin: Für die Beförderung der Postversande auf der Eisenbahn solle nur eine mäßige Vergütung der Selbstkosten beansprucht werden; anderseits sei der frühere Grundsatz aufgegeben, daß die Postverwaltungen für Verluste entschädigt werden müßten, die ihnen etwa durch Entziehung von Reisenden entstehen würden, die an Stelle der Postwagen fortan die Eisenbahn benutzten. Die hamburgische Konzession sicherte der Berlin-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft eine billige Vergütung für die Beförderung von Briefen und anderen Postsendungen zu und wahrte zugleich das hamburgische Postregal[2]).

[2]) J. G. Gallois. A. a. O. S. 895 bis 899.

Einige Schwierigkeiten bereitete allerdings die [...] der Geldbeschaffung für den Bau der Strecke Berge[...] Berlin, da von vielen Seiten Zweifel geäußert w[...] ob eine so lange Strecke, an der nur wenige größere [...]lagen, gewinnbringend sein würde. Offenbar beri[...]tigte man damals zuwenig den gewaltigen Durchg[...]verkehr, der sich naturgemäß gerade auf der Strecke [...]burg–Berlin entwickeln mußte. Auch wurden Sti[...]laut, die im Hinblick auf die Elbschiffer, deren Ver[...] durch den vermutlich eintretenden Rückgang der [...]schiffahrt vermindert werden würde, sich gegen den [...] dieser Eisenbahn erklärten, während jemand soga[...] Befürchtung aussprach, daß durch den Ruß der Loko[...]schlöte der Vierländer Gemüsebau gefährdet und [...]besondere der schöne weiße Blumenkohl beschmutzt w[...] würde. Aber solche Bedenken konnten den Plan na[...] nicht zum Scheitern bringen. Auch die nötigen Geld[...] wurden verhältnismäßig schnell beschafft. Welche [...]tümlichkeit das Eisenbahnunternehmen schon in de[...] seiner Entstehung erlangt hatte, zeigt der Umstand[...] sich bis zum 17. Januar 1842 für die bei der [...] Hamburg–Bergedorf zu besetzenden 40 Eisenbahn[...]stellen bereits 900 Bewerber gemeldet hatten[3]).

Am 5. Mai 1842 brachten die Hamburger Zei[...] folgende Veröffentlichung der Hamburg-Berge[...] Eisenbahndirektion: »Die Eröffnung der Hamburg-[...]dorfer Eisenbahn ist auf Sonnabend den 7. Mai [...]setzt, an welchem Tage die dazu durch Karten eingel[...] Behörden und ersten Unterzeichner von Aktien, durch[...] Unterstützung allein das Werk zur Ausführung gek[...] ist, um 10, 2 und 5 Uhr fahren werden.« In dies[...]kanntmachung war weiter bestimmt, daß die F[...] um 2 und um 5 Uhr für die in einem alphabetische[...]zeichnisse namentlich aufgeführten Teilnehmer res[...]seien, die sich eine halbe Stunde vor Abfahrt a[...] Bahnhofe einzufinden hätten. Vom 8. Mai ab soll[...] Fahrten für die Allgemeinheit gegen Entrichtu[...] Fahrpreises beginnen. Eine Bahnfahrt sollte woch[...] 12 Schilling in der ersten Klasse und 8 Schilling [...] 2. Klasse, in »Coupés« dagegen 16 Schilling Ham[...] Währung kosten; sonntags waren die entspre[...] Preise bedeutend höher, denn sie betrugen 20, 1[...] 24 Schilling. Werktags sollten in jeder Richtung 5[...]tags 7 Züge verkehren.

Die Eröffnung dieser ersten Hamburger Eis[...] sollte sich aber anders gestalten, als die Beteiligten [...] ausgemalt hatten. Vom 5. bis 8. Mai wütete näm[...] Hamburg eine furchtbare Feuersbrunst. Sie ver[...] das Kernstück der Stadt mit dem Rathaus, dem [...]archiv, der Bank, 7 Kirchen, 7 Apotheken, 60 Schul[...] vielen andern öffentlichen Gebäuden, 1749 Privat[...] und vielen andern Baulichkeiten, insbesondere zahl[...] mit Gütern aller Art gefüllten Speichern. 51 M[...] kamen im Feuer um oder wurden von den einstür[...] Häusern erschlagen; hunderte wurden verletzt. D[...]tung »Privilegierte wöchentl. gemeinnützige Nach[...] von und für Hamburg« sagt in Nr. 108 vom M[...] dem 9. Mai 1842: »Die Hamburg-Bergedorfer [...]bahn, die gestern feierlich eröffnet werden sollte, [...] Werk auf die segensreichste Weise begonnen, ind[...] Feuerspritzen aus Bergedorf herbeiholte und al[...] Bergedorf geflüchteten Maschinen[4]) und Effecten un[...]lich beförderte.«

[3]) Privilegierte wöchentl. gemeinnützige Nachrichten [...] für Hamburg, Nr. 15 vom 18. Januar 1842.

[4]) Es handelt sich hier offenbar um einen Druckfehler. [...] »Maschinen« wird es »Menschen« heißen müssen.

nterm 16. Mai 1842 veröffentlichte die Hamburg-gedorfer Eisenbahngesellschaft in den Hamburger Zei-en folgende Bekanntmachung: »Die auf den 7ten s Monats angesetzt gewesene Eröffnung der Hamburg-gedorfer Eisenbahn ist auf eine betrübende Weise durch Feuersbrunst vereitelt worden; ebensowenig konnten regelmäßigen Fahrten für das Publikum am Sonn- dem 8ten, wie es bekanntgemacht war, beginnen. der gegenwärtigen ernsten Stimmung der Gemüter bt die unterzeichnete Direktion an die Eröffnung durch Lustfahrt, wie es früher beabsichtigt war, nicht mehr n zu dürfen, und beschränkt sich darauf, dem geehrten likum anzuzeigen, daß die regelmäßigen Fahrten in äßheit des bereits früher veröffentlichten Fahrplans Dienstag, dem 17ten Mai beginnen werden. Bei dieser genheit wird wiederholt zur Kenntnis gebracht, daß im Betriebsreglement zugestandene Mitnahme von ick in den ersten Wochen des Dienstes noch nicht statt-n kann und daher bis auf weitere Ankündigung aus-t bleiben muß.

amburg, im Mai 1842. Die Direktion«

ie neu eröffnete Bahnstrecke wurde von Anfang an benutzt, so daß jeder Zweifel an ihrer Ertragsfähigkeit schwand. Diese Tatsache bildete den kräftigsten Ansporn, den weiteren Ausbau der Strecke, das heißt ihre Fortsetzung bis Berlin, nachdrücklich zu betreiben. Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft war bereits unter lebhafter Beteiligung von Geldleuten gegründet worden. Das Bahnhofsgebäude in Hamburg wurde zum »Berliner Bahnhof« derart umgebaut, daß es einem völlig neuen Gebäude glich, und zwar wiederum nach den Plänen des bewährten Baumeisters Chateauneuf; es war so geräumig und zweckmäßig angelegt, daß es beinahe 60 Jahre lang fast unverändert blieb. An den Baukosten der Strecke beteiligte sich auch der Hamburger Staat, indem er im Jahre 1845 5 160 Aktien im Gesamtbetrage von 1 548 000 Mark Banko übernahm. Der Ausbau der Strecke und der Bahnhöfe erfolgte mit so großer Schnelligkeit, daß die ganze Linie Berlin–Hamburg bereits am 15. Dezember 1845 in Betrieb genommen werden konnte; gleichzeitig wurde die Teilstrecke Hamburg–Bergedorf seitens der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft gepachtet.

So war innerhalb einer verhältnismäßig sehr kurzen Zeit ein Werk zustande gebracht, das für Deutschlands Handel und Verkehr von unermeßlichem und bleibendem Vorteile war.

Schriftwerke.

ie deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung. Von Dr. P. D. Fischer, Wirklichem Geheimen Rat. 7. Auflage. Neu bearbeitet von Dr. jur. Erich Staedler, Postrat. Teil I Postrecht (mit Ausschluß des internationalen Rechts). 586 Seiten. 1929. Taschenformat Preis 15 *RM*. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10, Genthiner Str. 38, und Leipzig.

as Buch bildet den Teil I »Postrecht« (mit Ausschluß internationalen Rechts) des Sammelwerks »Die sche Post- und Telegraphengesetzgebung«, das zuerst 2 aus der Feder des späteren Unterstaatssekretärs P. D. Fischer († 1920) erschien. Die letzte, 6. Auf- erschien 1908, sie war von dem Geh. Oberpostrat König bearbeitet und in der Praxis allgemein als cher-König« bekannt. Von diesem Buche eine neue lage herauszugeben, lag im dringenden Bedürfnis. 6. Auflage war zum größten Teil völlig veraltet. esehen von wenigen Ausnahmen, wie Postgesetz und nbahnpostgesetz, waren die in der Sammlung zusam-gefaßten Bestimmungen seit langem außer Kraft ge-n. Das gilt nicht nur für die Postordnung, die noch er Fassung vom 20. März 1900 aufgeführt war, und den Weltpostverträgen, die noch in der Fassung der träge von Rom vom 26. Mai 1906 abgedruckt waren, ern auch insbesondere für die Telegraphengesetzgebung, abgesehen vom Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 9, keine aktuelle Bedeutung mehr hatte. Die neue, vom trat Dr. jur. Erich Staedler bearbeitete 7. Auflage rscheidet sich insofern, schon rein äußerlich betrachtet, ihren Vorgängerinnen, als sie die Weltpostverträge und gesamte Telegraphenrecht zunächst beiseite läßt und Bearbeitung dieses Rechtsstoffes dem II. Teil des hes (Telegraphen- und Fernsprechgesetzgebung) oder r besonderen Textausgabe (Weltpostvertrag) überweist. Der bisher erschienene Band I behandelt daher nur das »Postrecht«. Obwohl gegen früher ein größeres Format verwendet worden ist, wird allein dem »Postrecht« etwa dieselbe Seitenzahl gewidmet wie in der 6. Auflage dem gesamten Gesetzeskomplex einschließlich Weltpostvertrag und Telegraphen- und Fernsprechgesetzgebung. Mit Recht hat die neue Auflage auf den Anhang: »Gerichtliche Entscheidungen« verzichtet. Selbst eine sorgfältige Auswahl bloß der wichtigsten gerichtlichen Erkenntnisse würde über den engen Rahmen, den sich die Guttentagsche Sammlung als tägliches Hilfsmittel der Praxis setzt und setzen muß, weit hinausgehen. Ein solcher Anhang hat auch nur dann einen gewissen Wert, wenn es möglich ist, die Entscheidungen möglichst vollständig und unter Hervorhebung des Tatbestandes zu veröffentlichen. Stichwortartige Auszüge bieten oft Anlaß zu mißverständlichen Auffassungen. Der Verfasser faßt in der Neuauflage alle für das Postrecht in Betracht kommenden Rechtsquellen zusammen, und zwar, soweit ich sehe, vollständig. Er beschränkt sich dabei nicht auf Rechtsquellen im eigentlichen Sinne, sondern er trägt im Anschluß an die gesetzlichen Bestimmungen manches zusammen, was nur in losem Zusammenhang mit dem »Postrecht« steht. Da sich das Buch in der Einleitung »besondere Vollständigkeit der Quellentexte, vor allem für die Bedürfnisse des juristischen Praktikers«, zum Ziele setzt, so wird man darüber streiten können, ob z. B. die Vorschriften für die Anlage des Postscheckguthabens vom 6. Februar 1925, die Verfügung, betr. geschäftsführende Oberpostdirektion vom 30. März 1928, die Verordnung über die Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrats vom 19. Juni 1924 — die übrigens in der angeführten Fassung keine Geltung mehr hat, da sie durch die Verordnungen vom 7. März 1925, 31. März 1927 und 25. Januar 1929 geändert worden ist —, die Verfügung, betr. Pakete

mit Zeitungen von Selbstbuchern, überhaupt in eine Sammlung hineingehören, deren Zweck die Zusammenfassung der postrechtlichen Vorschriften ist. Kein juristischer Praktiker, der die Sammlung zur Hand nimmt, wird darin die im Abschnitt V aufgeführten Gesetze, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen vermuten, die ohne Ausnahme den Kraft- und Luftverkehr im allgemeinen betreffen. Der Hauptvorzug dieses Teils des Buches, in dem übrigens die Anmerkungen des Verfassers auf ein m. E. wohlerwogenes Mindestmaß beschränkt sind, wird deshalb darin zu erblicken sein, daß die im Postverwaltungsdienst zum täglichen Rüstzeug gehörigen Vorschriften in handlicher Form zusammengestellt sind.

Die neue Auflage weicht auch insofern von den früheren ab, als sie neben Anmerkungen zu den einzelnen gesetzlichen Bestimmungen — die auch etwas zahlreicher und eingehender sind als früher — zu den einzelnen Abschnitten kurz gefaßte, systematische Einleitungen oder Inhaltsübersichten in systematischer Form bringt. So geben z. B. die S. 1* bis 47* eine Systematik des geltenden Postrechts mit den Unterabschnitten »Postverwaltungsrecht«, »Postverkehrsrecht« und »Postwirtschaftsrecht«. Sie behandeln die Post als »Staatsverkehrsanstalt«, als »Rechtspersönlichkeit«, als »Anstalt des öffentlichen Rechts«, die »Anstaltsmittel«, den »Ausschluß des Privatgewerbes«, den »Umkreis der Anstaltsgeschäfte«, die »öffentlich-rechtliche Anstaltsnutzung«, die »Anstaltsnutzer«, den »Rechtsweg«, den »sogenannten Postbeförderungsvertrag«, die »Anstaltsordnung«, die »Übersicht der Entwicklung der Postanstaltsordnung seit 1919«, das »selbständige Postwirtschaftsrecht«, die »gelockerte Staatswirtschaft«, die »Eigenwirtschaft der DRP«, die »DRP im Rahmen der heutigen Behördenwirtschaft«, die »DRP und die Wirtschaft der öffentlichen Hand«. Schon diese Vielgestaltigkeit und Buntscheckigkeit der behandelten Fragen müssen zu der praktischen Unmöglichkeit führen, sie auf 47 Oktavdruckseiten so zu behandeln, daß der dem Postrecht zunächst ferner stehende juristische Praktiker, dem die Lösung eines praktischen Rechtsfalles obliegt, daraus ein klares und objektives Bild gewinnt. Anzuerkennen ist, daß der Verfasser vielfach bemüht ist, eigene Wege zu gehen und daß das Buch manche neuen Gesichtspunkte bietet.

Im einzelnen geben mir die Ausführungen des Verfassers u. a. zu folgenden Bemerkungen Anlaß. Da die Post das Reich selbst oder, genauer gesagt, ein Teil des Reichs selbst ist, so ist es ganz selbstverständlich, daß sie (S. 19* und S. 72) nicht etwa wie die Reichsbahngesellschaft eines »Betriebsrechts« bedarf. Die S. 21* gestreifte Frage, ob der Postbeamte nach § 839 BGB haftet, hat mit der Rechtsnatur des Verhältnisses zwischen Post und Publikum nichts zu tun. Auch die Reichsbahnbeamten (vgl. auch RGSt Bd. 60 S. 147 über den öffentlich-rechtlichen Aufgabenkreis der Reichsbahn) unterliegen dem § 839 BGB, obwohl die Beziehungen zwischen Reichsbahn und Publikum sowohl im Personen- wie im Güterverkehr ohne Zweifel eine bürgerlich-rechtliche Grundlage haben. Daß das Kraftfahrzeuggesetz von 1909 (S. 34*) und das Luftverkehrsgesetz von 1922 (S. 22* und 34*) neben privatrechtlichen Vorschriften auch solche öffentlich-rechtlicher Natur enthalten, spricht weder für noch gegen die Auffassung des Verfassers über den rechtlichen Charakter der Postbenutzung durch das Publikum. Unrichtig ist die S. 23* vertretene Ansicht, daß die Verstöße gegen §§ 1, 2, 27 des PG, Art. 2 und 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 1899 schlechthin Übertretungen seien. Ein Verstoß gegen die

Postgesetznovelle Art. 3 ist immer ein Vergehen, ein V
gegen §§ 27 ff. PG dann, wenn die Strafe im Ein
150 *RM* übersteigt. Der Ausdruck »Postzwang« is
dem modernen Sprachgebrauch durchaus geläufig (S.
Daß im Haftungsstreit der Absender »Vertreter de
letzten S a ch e« sein soll (S. 28*), ist wohl nur eine
naue Ausdrucksweise. Die ebenda Anm. 8 geübte
an der herrschenden Meinung, die eine Abtretung
Ersatzanspruchs an den Empfänger verlangt,
m. E. unberechtigt. Die S. 30/31* aufgemachte
aller derjenigen Bestimmungen des bürgerlichen R
die auf den Vertrag zwischen Post und Benutzer
Anwendung finden, kann beliebig vergrößert werden.
besagt aber für die Rechtsnatur des Vertragsverhält
nichts, da im bürgerlichen Recht im wesentlichen Ver
freiheit herrscht und das PG als Sondergesetz dem b
lichen Rechte vorgeht. Im übrigen ist diese Liste
in allen Punkten zutreffend. Einzelheiten zu erö
würde zu weit führen. Beispielsweise verträgt e
durchaus mit § 632 BGB, wenn die Vergütung
Gebührentarif festgesetzt wird, da nach § 632 Abs. 2
bei dem Bestehen einer Taxe die tarifmäßige Vergütun
vereinbart gilt. Verwaltungsrechtsprechung (S. 42*
Verwaltungsrechtspflege (S. 155) bedeuten als tech
Ausdrücke das Ergebnis der Verwaltungsgerichtsb
Es geht deshalb m. E. nicht an, die amtliche Tätigke
Postbehörden bei der Behandlung von Ersatzsachen o
Poststrafsachen so zu bezeichnen. Wenn das Reich
finanzgesetz im § 14 von der »vollen« Entschädigun
der Enteignung spricht, so hat es sich sicherlich damit
in einen Gegensatz zu Art. 153 Reichsverfassung
wollen (S. 44* und S. 13). Das Reichspostfinanzgese
sagen, daß die DRP die in solchen Fällen gesetzlic
erlegte Entschädigungspflicht in vollem Umfange
füllen hat, worauf ja auch Satz 2 des § 14 RPFG
deutet: »Die Entschädigung erfolgt nach Maßgab
Landesgesetze.« Ich halte es auch nicht für zutreffend,
S. 44* und S. 72 gelehrt wird, die Reichshaushaltsor
vom 31. Dezember 1922 finde auf die DRP keine u
telbare Anwendung. Das Gegenteil steht im § 15
S. 3 RPFG, wonach nur diejenigen Bestimmunge
Reichshaushaltsordnung außer Kraft treten, die
weitere Beteiligung des Reichsfinanzministers, al
RPFG vorgesehen ist, enthalten. § 7 Abs. 2 RPF
zieht sich nur auf einen Teil der in der Reichshaus
ordnung geordneten Materien, nämlich die Rechn
führung, § 11 a. a. O. nur auf die Prüfung der J
rechnung nebst der Gewinn- und Verlustrechnung. D
Postkraftfahrbetrieb nicht zu den Betriebszweigen der
im Sinne des § 6 RPFG gehören sollte (S. 44*), ist
nichts begründet. § 6 des Kraftfahrliniengesetzes
26. August 1925 hat mit dieser Frage nichts zu tu
sich diese Bestimmung nicht auf den Geschäftszweig »
wagenbetrieb« bezieht, sondern auf die einzelne Li
Dabei sei darauf hingewiesen, daß auch die S. 5
§ 6 Abs. 2 des Kraftfahrliniengesetzes vertretene A
die Worte »Postsachen« seien gleichbedeutend mit »
sendungen« im Sinne des § 1 PO nicht zutrifft; der W
Postsachen ist absichtlich gewählt, um auch die Stück
einzuschließen (vgl. Aschenborn-Schneider, Postgesetz S

Was die zu Art. 15 der Reichsverfassung gemacht
merkung anlangt »Seit Aufhebung des Art. 88
nur noch im Rahmen der §§ 5 bis 7, 11, 13 RPFG
muß dazu darauf hingewiesen werden, daß es ein Auf
recht der Reichsregierung im Sinne des Art. 15 au
Gebiet des Postwesens nicht gibt und nicht geben kann

s Postwesen in toto Reichssache ist. Wenn S. 84 gelehrt rd, daß das vorhandene Grundeigentum der DRP nicht n Landesrecht unterliege, so ist dies unzutreffend; soweit s Landesrecht Geltung hat — und das ist auf dem Gete des Liegenschaftsrechts in großem Umfange der ll — ist es auch auf den Grundbesitz der DRP anwendr. Der Postzwang ist nicht bloß eine »öffentlich-rechte Beschränkung der privaten Gewerbefreiheit« (S. 144), ndern verbietet ebenso die nichtgewerbsmäßige Beförderung, soweit sie gegen das PG verstößt. Unter Beörderung im Sinne des § 3 PG ist auch die Zustellung verstehen (a. M. Verfasser S. 145 zu § 3 Anm. 1). Mit er gesetzlichen Beförderungspflicht, die vor der Ausndigung aufhört, ist wenig gedient; selbstverständlich gilt h für die Zustellung das Reglement, die PO, aber auch demselben Maße für die Annahme und den Teil der förderung, der nicht unter den Begriff »Zustellung« lt. Auch der Ansicht kann ich nicht beitreten, daß der emeine Wert« einer Sache im Sinne des § 8 PG sich t den Selbstkosten des Berechtigten zuzüglich Verrungskosten decke; die Selbstkosten können im Einzelfalle her oder niedriger sein als der Wert, den die Sache für en Besitzer hat. Über den Charakter des Versicherungsertrags, den die Post mit der Versicherungsgesellschaft huringia geschlossen hat, befindet sich der Verfasser im rtum, sonst würde er nicht S. 153 Anm. 6 die Entädigung als eine solche bezeichnen, die durch die RP gezahlt wird. Der Vertrag mit der Thuringia ist Vertrag zugunsten Dritter (der Reisenden). Die Post r mit der Verfolgung des Anspruchs gegen die Verherungsgesellschaft, der völlig vom PG losgelöst ist, rechtnichts zu tun. Daß es für die Entschädigungsansprüche s §§ 17 und 21 PG, die rein privat-rechtlicher Natur d, keinen Rechtsweg geben sollte (S. 158, 159), ist kaum zunehmen; der Landmann, dem die Ackerfrüchte verchtet sind oder der seine Gespanne der Post zur Verfügung llt, hat einen begründeten Anspruch auf Rechtsschutz vor n ordentlichen Gerichten. Es kann auch nicht zugegeben erden (S. 179), daß die Frage, ob die PO eine Rechtsverordnung sei, ohne Belang ist. Allein für die Beachtbkeit eines etwaigen Rechtsirrtums und die Revisibilität 549 ZPO) ist die Frage von ausschlaggebender Bedeung. In jedem Rechtsstreit, auch zwischen Privatrsonen, kann eine Bestimmung der PO die Grundlage r die mit der Revision anfechtbare Entscheidung bilden. § 8 des Postscheckgesetzes (S. 369) ist dem Verfasser n Versehen unterlaufen. Er hat im amtlichen Gesetzesrt den Satz 3 mit der Begründung weggelassen, er sei it der Aufhebung der Verordnung vom 23. November 1923 (RGBl I S. 1132) in Wegfall gekommen. em ist nicht so. Der Satz 3: »Ferner kann die Postrwaltung das Konto aufheben, wenn es mißbräuchlich nutzt wird oder wenn das Guthaben den Betrag der tammeinlage nicht erreicht und der Postscheckkunde das uthaben innerhalb einer von der Postverwaltung festsetzenden Frist nicht bis zu diesem Betrag auffüllt« ist urch die Verordnung vom 23. Oktober 1923 (RGBl I 988) eingeführt worden; diese Verordnung ist, soweit e zur Erörterung stehende Vorschrift in Betracht kommt, ch heute noch in Kraft. Die Verordnung vom 8. Januar 27 (RGBl I S. 40) hebt nur die Verordnung vom . November 1923 auf, aber nicht auch die Verordnung om 23. Oktober 1923.

Diese kritischen Bemerkungen, die den Gesamtwert des uches nicht beeinträchtigen sollen, mögen dazu dienen, in ner künftigen Auflage berücksichtigt zu werden; das anregend geschriebene Buch stellt eine erwünschte Bereicherung der postrechtlichen Literatur dar, die dem Praktiker wie auch dem Theoretiker manche Anregung geben wird.

MinRat Dr. Schneider.

Die internationale Reglung der Funktelegraphie und -telephonie (Weltfunkvertrag Washington, 1927) von H. Thurn, Ministerialrat im Reichspostministerium. 97 Seiten. 1929. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24.

Das Buch befaßt sich in erster Linie mit dem Weltfunkvertrag Washington vom 25. November 1927, der am 1. Januar in Kraft getreten ist. Der Verfasser behandelt einleitend zunächst die Anwendungsgebiete des Funkes, seine Bedeutung für die Schiffahrt und die Luftfahrt als Nachrichten- und als Sicherungsmittel, für den Nachrichtendienst, insbesondere den Überseetelegraphen- und Fernsprechverkehr, im weiteren den Verkehr mit fahrenden Zügen und schließlich die besonderen Funkdienste, den Presse- und Wirtschafts- sowie den Rundfunkdienst zur Unterhaltung und Belehrung. Ferner schildert der Verfasser den Gang der zwischenstaatlichen Reglung des Funkwesens von der ersten, auf Veranlassung der deutschen Reichsregierung im August 1903 in Berlin abgehaltenen Vorbesprechung zwischen den wichtigsten Ländern ab, über die Funkkonferenzen in Berlin (1906) und London (1912), die Welttelegraphenkonferenz in Paris (1925) bis zur letzten großen Weltfunkkonferenz in Washington (1927). Mit Interesse wird der Leser aus der eingehenden Schilderung jener Vorbesprechung (1903) feststellen, daß die von Deutschland seinerzeit für diese aufgestellten Grundsätze und Vorschläge, so wie sie von den damals versammelten Regierungsvertretern angenommen worden sind, jetzt noch die wesentlichen Teile des Weltfunkvertrags bilden.

Von den Konferenzen Berlin (1906) und London (1912) bringt der Verfasser das Wichtigste, um dann auf die Darstellung der — wohl weniger bekannten — Vorgänge nach dem Kriege und schließlich zur Weltfunkkonferenz in Washington überzugehen. In übersichtlicher Weise sind die Bestimmungen des Londoner Vertrags (1912) denjenigen des neuen Vertrags gegenübergestellt, so daß der Leser sich leicht ein anschauliches Bild über die Entwicklung und die Fortschritte der zwischenstaatlichen Reglung des Funkverkehrs machen kann.

Ein besonderes Kapitel ist dem Rundfunk in seinen Beziehungen zum Weltfunkvertrag gewidmet. Gründung, Zweck und Ziele des Weltrundfunkvereins (der »Union Internationale de Radiophonie«) sowie die Ergebnisse seiner bisherigen Tagungen werden kurz geschildert; eingehender werden die Vorschriften des Weltfunkvertrags und seiner Vollzugsordnungen behandelt, die den Rundfunk betreffen. Schließlich bringt das Buch noch die Vollzugsordnungen zum Weltfunkvertrag. Viele Hinweise und Erläuterungen erleichtern das Studium und Verständnis der zahlreichen Einzelbestimmungen, durch die zur Zeit der vielgestaltige Funkverkehr zwischenstaatlich geregelt ist.

Als nahezu unbegrenzt möchte man die Anwendungsgebiete der Funktelegraphie — wenn man darunter die Gesamtheit der Funkdienste versteht — bezeichnen; nicht allein Nachrichtentechnik und -verkehr, auch Eisenbahn, Schiffahrt, Luftfahrt, Wetterdienststellen, Presse, Wirtschaft, Polizei und andere Behörden und Kreise haben sich mit ihr zu befassen. Wollen sie bei dem internationalen

Charakter, der ein Hauptmerkmal dieses Nachrichtenmittels bildet, ihren Aufgaben gerecht werden, so werden sie sich in erster Linie auch mit den Vereinbarungen vertraut machen müssen, welche die Verwendung des Funkes auf jenen vielen Gebieten ermöglichen und fördern. Ihnen ein Mittel hierzu an die Hand zu geben, ist der Zweck des vorliegenden Buches; dieses Mittel geschaffen zu haben, darf sich der Verfasser zum Verdienst anrechnen.

Ministerialrat Gieß.

Stengleins Kommentar zu den Strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reiches. 5. Auflage, völlig neubearbeitet von Oberreichsanwalt a. D., Prof. Dr. Ebermayer, Reichsgerichtsrat a. D. Conrad, Reichsanwalt Dr. Feisenberger und Oberstaatsanwalt bei der Reichsanwaltschaft Dr. Schneidewin. Gesamtpreis des Werkes etwa 110 *RM.* Verlag von Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Str. 96.

Von dem großen Erläuterungswerk, über das wir schon mehrfach berichtet haben (Archiv 1926 S. 302; 1927 S. 140 und 228; 1928 S. 72 und 266), erscheint soeben die 2. Lieferung des II. Bandes (S. 209 bis 448). Sie bringt außer dem Rest der Strafbestimmungen des Geld-, Bank- und Börsenwesens, eine Fülle besonderer Gesetze über verschiedene strafrechtliche Materien. Die Erläuterungen auch dieses Teils sind wie alles, was dieses große, gediegene Werk bringt, mustergiltig klar und erschöpfend, auch die buchtechnische Form ist tadelfrei. Besondere Aufmerksamkeit verdienen in unserer Verwaltung die Erläuterungen des Gesetzes über Entziehung elektrischer Arbeit von Reichsanwalt Dr. Feisenberger. Feisenberger hebt mit Recht hervor, daß der ungenehmigte Betrieb einer Rundfunkempfangsanlage (S. 360) nicht unter das Gesetz fällt und (S. 361), daß der »nichtangemeldete Nebenanschluß« — richtiger der nichtgenehmigte Anschluß eines privaten Nebenanschlusses (§ 5 II C FO) an das öffentliche Fernsprechnetz — ein strafbarer Verstoß gegen das Gesetz über Entziehung elektrischer Arbeit ist. Vermißt habe ich eine Berücksichtigung des besonderen Schrifttums über Funkrecht und Fernsprechrecht und bei dem Spionagegesetz (S. 441) eine Stellungnahme zu der Frage des Verhältnisses des § 9 des Spionagegesetzes zum Artikel 117 der Reichsverfassung (vgl. darüber Neugebauer, Funkrecht, 2. Aufl. 1926 S. 103; Neugebauer, Fernsprechrecht 1927 S. 36; Neugebauer, Fernmelderecht mit Rundfunkrecht 1929 S. 261).

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Die Banküberweisung durch Umschreibung (Girozahlung) nach heutigem Recht. Von Dr. Werner Roloff. 67 Seiten. 1929. Preis broschiert 3,50 *RM.* Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 44.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die Üb weisung durch Umschreibung auf den Konten von Kund derselben Bank und in Anlehnung hieran die von die Grundform abgeleiteten Überweisungen und die Rech beziehungen der beteiligten Personen darzustellen. In d Abschnitten werden behandelt:

1. Die Leistung der Bank an den Überweisun empfänger,
2. das Deckungsverhältnis, der Vertrag zwischen d Auftraggeber und der Bank,
3. das Valutaverhältnis, das Verhältnis des Auftr gebers zum Überweisungsempfänger.

Eingehend untersucht der Verfasser die Rechtsnatur Girovertrags, den er in Anlehnung an die herrsche Meinung als Geschäftsbesorgungsvertrag ansieht. Die ist in der Regel entgeltlich, kann aber auch unentgelt sein, wobei die Entgeltlichkeit wie beim Postscheckvertr in einer von den Kunden zu machenden Stammeinlage stehen kann. Die sich aus dem Girovertrag ergebende V pflichtung der Bank, auf Verlangen des Kunden aus d Guthaben Zahlungen zu leisten, ist nach Ansicht des V fassers die Erfüllung eines abstrakten Schuldversprech das einen weiteren Bestandteil des Girovertrags bil Nach den ausführlichen Erörterungen über die Re und Pflichten, die sich für die Bank und den Kunden dem Girovertrag ergeben, wäre eine eingehendere A wertung der gewonnenen Ergebnisse im Hinblick auf im Überweisungsverkehr auftretenden Fragen, die zu re lichen Zweifeln Anlaß geben, angezeigt, als sie der V fasser vornimmt. Es kommt dazu, daß der Verfasser, seine Abhandlung auf den Bankgirovertrag abgestellt auf das Postscheckvertragsverhältnis und den Postüb weisungsverkehr nur ab und zu einen Seitenblick wi wobei er die maßgebenden Bestimmungen des PSchG der PSchO nicht immer vollständig und zutreffend führt. Die Frage, ob für die DRP gegenüber ihren P scheckkunden eine Verpflichtung besteht, Zahlungen für anzunehmen, läßt der Verfasser offen. Darauf, wer Schaden zu tragen hat, wenn die Bank auf Grund fälschter oder verfälschter Aufträge zahlt, geht er nur g kurz ein. Ein Recht der Bank, gegen die Guthabenfo rung des Kunden aufzurechnen, wird von dem Verfa aus dem Girovertrag im wesentlichen aus praktischen wägungen gefolgert, ohne daß er dabei die Frage der A rechnung mit Forderungen der DRP gegen das Postsch guthaben berührt.

Im übrigen gibt der Verfasser einen guten Überb über die sich im Überweisungsverkehr ergebenden Rec beziehungen und kann sein Buch daher auch Beamten DRP von Nutzen sein, die in die mitunter verwickel wirtschaftlichen und rechtlichen Beziehungen des barg losen Zahlungsverkehrs eindringen wollen.

Oberpostrat Dr. Breithaupt

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Aus dem Postrecht.

elche Anforderungen sind an den der Post obliegenden eis zu stellen, daß eine Sendung in das Schließfach Empfängers gelegt worden ist (§§ 6, 48, 49 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871, RGBl S. 347 ff.).

teil des LG Erfurt vom 26. April 1929 — 5 S 55, 29.

er Kläger hatte im August 1927 bei der Firma D. G. eine Gleichstromnebenschlußdynamo zum Preise 182 *RM* bestellt. Nachdem er auf den Kaufpreis t 80 *RM* bezahlt hatte, zahlte er den Restbetrag 102 *RM* am 3. Oktober 1927 beim Postamt E. auf anweisung ein. Kurze Zeit darauf wurde die chine gegen Nachnahme eines Betrages von 102 *RM* Restzahlung auf den Kaufpreis geliefert. Der Kläger die Nachnahme ein, um Verzögerungen zu vermeiden. verlangte dann von der Firma D. Rückzahlung des auf Postanweisung übersandten Betrages und erhob n sie Klage. In diesem Prozeß wurde der Kläger wiesen. Das Gericht stellte fest, daß der Betrag der anweisung nicht von der Firma D., sondern von r unbekannten Persönlichkeit auf Grund einer gehten Quittung abgehoben und quittiert worden war. Urteil wurde rechtskräftig.

er Kläger verlangt nun von der DRP auf Grund Postgesetzes Ersatz, und zwar nicht nur für die einhlten 102 *RM*, sondern auch für die in dem Vorß aufgewendeten Kosten von 40 *RM*. Er hat Verilung der Beklagten zur Zahlung von 142 *RM* nebst H Zinsen seit dem 1. Oktober 1927 begehrt. Die lagte hat zur Begründung ihres Abweisungsantrages endes vorgetragen. Die Firma D. habe beim Post- in G. ein Postschließfach gemietet. In dieses wür- gemäß dem von ihr gestellten Antrag auch die einngenen Postanweisungen gelegt. Da dies auch im iegenden Falle geschehen sei, hafte die Beklagte nicht r für die Sendung. Sie sei in solchem Falle nicht flichtet, die Echtheit der Unterschrift auf der Postweisung und die Empfangsberechtigung des Abholers rüfen. Daß die Postanweisung in das richtige Fach gt sei, unterliege keinem Zweifel; denn das Sortierhäft bei der Ausgabestelle des Postamts in G. sei zwei nders zuverlässigen Postbeamten übertragen, die schon gere Zeit den Ausgabedienst verrichteten, ohne daß n Unregelmäßigkeiten oder Unredlichkeiten nachgesagt den können. Die Beamten würden auch gehörig rwacht.

as Amtsgericht hat die Beklagte auf Grund des Abs. 4 des PG zum Ersatz des eingezahlten Betrags 102 *RM* nebst 8 v H Zinsen seit dem 7. Dezember 8 unter Abweisung der Mehrforderung verurteilt. hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß nicht erwie- und nicht erweisbar sei, daß die Postanweisung in Postschließfach der Firma D. gelegt worden sei. Die rufung der Beklagten wurde zurückgewiesen.

lus den Entscheidungsgründen:

»Bei der Einlieferung der Postanweisung ist zwischen em Kläger und der Beklagten ein Werkvertrag geschlossen, in dem sich die Beklagte verpflichtet, die vom läger postordnungsmäßig eingezahlte Geldsumme dem Adressaten auszuhändigen sowie den Abschnitt der Postanweisung nach dem Bestimmungsort zu befördern und dem Adressaten zu übergeben (vgl. Aschenborn-Schneider, Postgesetz 1928 S. 174). Das eingezahlte Geld geht, ebenso wie die Postanweisung und die Freimarken darauf, mit der Einlieferung in das Eigentum der Post über; dem Adressaten ist außer dem Abschnitt der Postanweisung nur eine dem eingezahlten Betrage gleiche Summe abzuliefern. — Die Post leistet nach § 6 Abs. 4 des PG für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge Garantie, d. h. sie haftet dem Absender in Höhe des eingezahlten Betrags dafür, daß dieser Betrag entsprechend der Bestimmung des Absenders und nach Maßgabe der Vorschriften der PO an den Adressaten abgeliefert wird. Ist dem Adressaten auf seinen besonderen Antrag ein verschließbares Abholungsfach (Schließfach) überlassen, so erfolgt die Aushändigung durch Einlegen in dieses Fach (§ 42 der PO vom 22. Dezember 1921, RGBl S. 1609)[1]). Von diesem Zeitpunkt an haftet also die Post nicht weiter für die Sendung (Archiv für P. u. T. 1907, S. 248). Auch ist die Post der Verpflichtung enthoben, die Legitimation desjenigen, welcher sich zur Abholung des Geldes meldet, zu prüfen, sofern nicht auf den Antrag des Adressaten zwischen diesem und der Postanstalt ein besonderes Abkommen über Prüfung der Legitimation getroffen ist (§ 48 PG). Ebenso ist die Post nicht verpflichtet, die Echtheit der Unterschrift auf der Postanweisung zu untersuchen (§ 49 a. a. O.).

Der Post liegt also ein doppelter Beweis ob:

1. daß die Postanweisung in das Schließfach des Adressaten gelegt und
2. daß der Geldbetrag selbst an den Vorzeiger der Postanweisung ausgehändigt ist (vgl. DJZ 1913, S. 175).

Ein besonderes Abkommen dahin, daß die Beklagte die Legitimation des Abholers des Geldbetrages zu prüfen hätte, ist zwischen der Firma D. und der Beklagten nicht getroffen. Es ist von dem Kläger auch nicht behauptet, daß die 102 *RM* nicht an den Vorzeiger der quittierten Postanweisung ausgehändigt wären. Streitig ist nur, ob die Beklagte die Postanweisung in das richtige Schließfach gelegt hat. Die Beklagte hat diese Tatsache zu beweisen. Nur die Einlegung in das richtige Fach ist als Aushändigung an den Adressaten anzusehen. Die Post ist nicht ersatzpflichtig, wenn die Postanweisung von einem Unbefugten aus dem Schließfache genommen wird, sei es, daß dieser den richtigen Schlüssel oder einen Nachschlüssel verwendet oder daß er das Schließfach erbrochen hat.

Es fragt sich, wann man den Nachweis als geführt ansehen will, daß die Postanweisung in das richtige Schließfach gelegt ist. Die Beklagte trägt vor, der Beweis müßte dann als erbracht angesehen werden, wenn sie nachwiese, daß das Sortiergeschäft zuverlässigen Beamten übertragen sei und diese gehörig überwacht würden (ders. Ansicht AG Minden in Verkehrsr. Rdsch. 1922, S. 131). Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte müßte den klaren Beweis erbringen, daß die Sendung tatsächlich in das richtige Fach

[1]) Jetzt § 44 der Postordnung vom 30. Januar 1929 (Amtsblatt des RPM S. 49; RGBl I S. 33).

gelegt ist (ders. Ansicht LG Oppeln, ungedruckte Entsch.). Das OLG Hamm (Entsch. v. 7. Mai 1927 in Verkehrsr. Rdsch. 1928 S. 338) will den Beweis dann als geführt betrachten, wenn die Quittung der Postanweisung die täuschend ähnliche Quittung des Adressaten trägt, so daß die Vermutung dafür spreche, daß die Postanweisung nur durch das Einlegen in das richtige Schließfach in den Besitz des Adressaten gelangt sein könne. Die Entscheidung paßt auf den vorliegenden Fall insofern nicht, als hier die Unterschrift in keiner Weise täuschend ähnlich ist.

Die Beklagte ist nun selbst der Ansicht, daß ihr die Führung eines exakten Beweises für die Einlegung einer bestimmten Postanweisung in ein bestimmtes Fach unmöglich sei, da dies die Beamten bei der Unmenge der täglich zu sortierenden Sendungen nicht wissen könnten. Die Beklagte hält es aber für das Nächstliegende, daß die Postanweisung in das richtige Fach gelegt und dann durch irgendwelche Umstände in die Hände nicht des Adressaten, sondern eines Unberufenen gelangt sei. Dafür spreche, daß die Sortierung in den Händen bewährter Beamter liege, während die Abholung des Schließfachinhaltes häufig unerprobten Angestellten überlassen sei. Die Beklagte hält deshalb den Nachweis für ausreichend, daß das Sortiergeschäft bei dem in Frage kommenden Postamt von bewährten Beamten mit peinlichster Sorgfalt behandelt würde. Diesen Ausführungen kann sich das Berufungsgericht nicht anschließen. Die völlig einwandfreie Handhabung des Sortiergeschäfts mag unterstellt werden. Jedoch auch, wenn es von den bewährtesten Beamten mit der peinlichsten Sorgfalt vorgenommen wird, kann es trotzdem in einem einzelnen Falle vorkommen, daß eine Postanweisung in das Schließfach nicht des Adressaten, sondern einer anderen Person gelegt wird. Ein solcher Zufall erhöht die Gefahren, daß der Betrag der Postanweisung in falsche Hände gerät, ganz wesentlich; denn wenn ein unzuverlässiger Postabholer im Postschließfach seines Geschäftsherrn eine Postanweisung findet, die nicht für seinen Geschäftsherrn, sondern für eine beliebige dritte Firma bestimmt ist, so erhöht dies den Anreiz und die Verführung, sich durch eine verhältnismäßig gefahrlose und leicht auszuführende Fälschung in den Besitz des Geldbetrages zu setzen. Diese gar nicht so fernliegende Möglichkeit ist eine Folge der Bestimmung des § 43[2]) der PO, daß nach Aushändigung der Postanweisung die Geldbeträge an den ausgehändigt werden, der sich zur Abholung meldet und daß die Post die Echtheit der Unterschrift und die Berechtigung des Überbringers nicht zu prüfen braucht; daß also die Gefahr einer mißbräuchlichen Benutzung mit der Einlegung der Postanweisung in das Postschließfach übergeht, ohne daß die Post diesen wichtigen Vorgang beweisen könnte.

Es wird keineswegs verkannt, daß die Bestimmung des § 43[2]) der PO schwer durch andere ersetzt werden könnte, die den Erfordernissen des Verkehrs, vor allem der Schnelligkeit, in gleicher Weise gerecht wird. Trotzdem kann von einem Nachweis der Einlegung in das Postschließfach, also des Gefahrübergangs, nicht abgesehen werden, zumal andernfalls nicht der Inhaber des Postschließfachs, sondern der Absender benachteiligt wäre. In den meisten Fällen, in denen der Absender eines Geldbetrags den eingangs erwähnten Werkver-
trag mit der Post schließt, ist der Adressat Gläub
der Absender Schuldner, der sich zur Erfüllung se
Zahlungspflicht der Post als seiner Erfüllungsgeh
bedient. In allen diesen Fällen muß der Absende
weisen, daß der Geldbetrag dem Adressaten von
Post ausgezahlt worden ist oder, falls der Adr
Inhaber eines Postschließfaches ist, daß die Po
weisung in sein Postschließfach gelegt worden ist.
letzteren Falle kann nach den bestehenden Gesetzen
Befreiung des Schuldners gegenüber dem Gläub
jedoch niemals der Hinweis auf die große Wahrsc
lichkeit der Einlegung in das Postschließfach gen
Derselbe strikte Beweis wie vom Schuldner muß
von der Post verlangt werden, da andernfalls die
kehrssicherheit erheblich gefährdet wäre. Da im
liegenden Falle die Post einen solchen Beweis nich
getreten hat, muß sie ihrer durch § 6 Abs. 4 des
bestimmten Garantiepflicht genügen und dem A
der den eingezahlten Betrag nebst Zinsen ersetzen

[2]) Jetzt § 45 der PO vom 30. Januar 1929.

[3]) Man wird dem Urteil im wesentlichen beitreten müssen
Aschenborn-Schneider. Postgesetz S. 359 und 361). Bei der
holung — auch im Schließfachverfahren — haftet die Post
für richtige Aushändigung. Voraussetzung für die Befreiun
Post ist aber, daß sie die Sendung oder die an die Stell
Sendung tretenden Papiere (vgl. § 44 VI PO) jemandem
händigt, der sich zur Abholung meldet. Ebensowenig wie die
bei der gewöhnlichen Abholung befreit wird, wenn sie an
Person aushändigt, die sich nicht zur Abholung gemeldet ha
die Einlegung in ein falsches Schließfach befreiende Wirkung
Einlegung in ein falsches Schließfach ist nicht dem Fall g
zustellen, daß die Post an einen sich für den Empfänger meld
aber nicht legitimierten Boten aushändigt, sondern dem
daß sie die Sendung usw. einem anderen als dem, der sich zu
holung meldet, verabfolgt. Zur Abholung meldet sich also ge
maßen nur das richtige Schließfach. Die Post muß dah
Sendung nicht in irgendein Fach, sondern in das (ri
Schließfach des Adressaten hineinlegen. Da es sich um
schuldbefreienden Umstand handelt, ist die Post als Schul
verpflichtet, sein Vorliegen zu beweisen. Es wird sich f
welche Anforderungen an diesen Beweis zu stellen sind.
LG ist offenbar bemüht, den Betriebsrücksichten des
verkehrs Rechnung zu tragen, es stellt aber m. E. zu
Ansprüche an diesen Nachweis. Den absolut sicheren Beweis
die Post, wenn man der Auffassung des LG folgt,
jemals erbringen können. Sie ist, wenn nicht besondere
hältnisse vorliegen, allein auf das Zeugnis der sortierende
amten angewiesen. Gerade der das Sortiergeschäft und
Dienstpflichten besonders sorgfältig versehende Beamte wir
besonders sorgfältig bei der Erfüllung seiner Eidespflich
fahren und bei gewissenhafter Prüfung seiner Verantwortl
als Zeuge regelmäßig die Möglichkeit zugeben, daß ihm im E
fall ein Irrtum oder eine Verwechslung unterlaufen sei.
daher die Post in fast ausnahmslos allen Fällen der unrichtige
händigung deshalb die Haftung übernehmen, weil sie regel
die Einlegung in das richtige Schließfach nicht nachweisen ka
würde damit der Zweck des Verfahrens der Abholung
Schließfach, das gerade im Interesse des Empfängers au
Vereinfachung und Erleichterung der Aushändigungsförmlic
gerichtet ist, vereitelt werden. Bei einer unverhältnism
Steigerung derartiger Haftungsfälle müßte entweder die Po
Haftung durch besondere Bestimmung einschränken oder sich
gesteigerte Schließfachgebühren für ihre höheren Aufwendun
Schadensersatzbeträgen schadlos halten. Mit beiden Maß
wäre aber dem Geschäftsverkehre nicht gedient, für de
Schließfachverfahren in seiner jetzigen Form eine Notwen
ist. Deshalb erscheint es mir richtiger, nicht zu hohe Anforder
an den der Post obliegenden Nachweis zu stellen und ihn
mäßig dann schon als geführt anzusehen, wenn nachgewies
daß das Sortiergeschäft besonders zuverlässigen Beamten
tragen worden ist und daß bisher bei regelmäßigen Kont
nachteilige Wahrnehmungen hinsichtlich der Zuverlässigke
Sortierungen nicht gemacht worden sind. Daß der Adressa
der Absender u. U. den Schaden zu tragen hat, der dur
Abholung infolge unrichtiger Aushändigung entsteht, ist
Folge der gesetzlichen Bestimmungen im §§ 48, 49 PG, d
Übersendungsgefahr erheblich erhöhen.

. Begriff der »Bezahlung« im Sinne des § 1 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1971 (RGBl S. 347 ff.).

rteil des OLG Stuttgart vom 17. Oktober 1928 — Nr. 570/1928.

Aus den Gründen:

»Der Angeklagte E. ist verantwortlicher Gesellschafter des Bankhauses Eb. in Eß. und Kommanditist und Generalbevollmächtigter der O.heimer Privatbank, deren persönlich haftender, nach außen verantwortlicher Gesellschafter der Angeklagte C. ist. Der Angeklagte S. ist Hausgenosse und guter Bekannter des Angeklagten C. Er war vom 1. September 1923 bis Ende 1927 zunächst als tarifmäßig entlohnter Lehrling, dann als Angestellter beim Bankhaus Eb. in Stellung, mit Ausnahme der Zeit vom 15. Juli 1927 bis 30. September 1927, wo er aushilfsweise bei der O.heimer Privatbank in Stellung war. Er hat in der Zeit vom 1. März 1925 bis 15. Juli 1927 als Lehrling und später als Angestellter für das Bankhaus Eb. 240 einfache, verschlossene Briefe, in der Zeit vom 1. Oktober 1927 bis 30. November 1927 60 solche Briefe der Firma Eb. an die O.heimer Privatbank jeweils auf dem Heimweg vom Geschäft an diese Bank mitgenommen und abgeliefert, und ebenso umgekehrt in der Zeit vom 1. März 1925 bis 15. Juli 1927 170 und in der Zeit vom 1. Oktober 1927 bis 30. November 1927 30 verschlossene Briefe der O.heimer Privatbank an die Firma Eb. beim Weggang von seiner Wohnung ins Geschäft nach Eß. mitgenommen und abgeliefert. Eine besondere Bezahlung erhielt er für diese Briefbeförderungen nicht. Zunächst beförderte er die Briefe nach O.heim auf Ersuchen einer mit der Postexpedition beauftragten Angestellten der Firma Eb., gelegentlich auch im Auftrag eines Prokuristen. Mit der Zeit wurde es allmählich Übung, daß er beim Heimgang nach Geschäftsschluß ohne besondere Weisung die Post an die O.heimer Privatbank mitnahm. Vom Angeklagten E. wurde er dazu nie beauftragt. Dieser wußte aber, daß S. so handelte. Ebenso wußte C., daß S. die Post der O.heimer Privatbank zu E. mitnahm.

Das Amtsgericht hat alle drei Angeklagten wegen Postgebührenhinterziehung nach § 27 Abs. 1 Ziffer 1 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 bestraft. Es macht den S. für alle von ihm nach O.heim und nach Eß. beförderten Briefe verantwortlich, den Angeklagten E. für alle von Eß. nach O.heim und den Angeklagten C. für alle von O.heim nach Eß. durch S. beförderten Briefe. Das Amtsgericht hat demnach gegen S. gemäß § 27 auf eine Geldstrafe in Höhe des vierfachen Betrages des für 500 Briefe defraudierten Portos erkannt, gegen E. auf eine solche in Höhe des vierfachen Betrages des für 300 Briefe defraudierten Portos und gegen C. auf eine solche in Höhe des vierfachen Betrags des für 200 Briefe defraudierten Portos. Außerdem hat das Amtsgericht in seinem Urteil den Angeklagten E. und C. auferlegt, an hinterzogenen Postgebühren den Betrag von 33 *RM* bzw. 21,50 *RM* zu bezahlen. Diese Ersatzpflicht durfte jedoch im Strafurteil nicht ausgesprochen werden, da sie kein Teil der Strafe, sondern zivilrechtliche Folge der Portohinterziehung ist. (RGSt. Bd. 25 S. 293; Stenglein, Strafr. Nebenges. 5. Aufl. Bd. 1 S. 318, Bem. zu § 30 PG.).

Die Revision der Angeklagten rügt Verletzung der in Betracht kommenden Bestimmungen des Postgesetzes, insbesondere der §§ 27 und 30, sowie der §§ 47 und 49 StGB. Diese beiden letzteren Paragraphen sind übrigens im angefochtenen Urteil nicht angeführt. Dieses spricht sich nicht darüber aus, ob es alle drei Angeklagten je als Alleintäter betrachtet, oder ob es davon ausgeht, daß ein Teilnahmeverhältnis bestand.

Was zunächst die Verurteilung des S. betrifft, so fehlt es an einer hinreichenden Feststellung im angefochtenen Urteil, daß er die Beförderung der Briefe »gegen Bezahlung« vorgenommen hat. (PG § 1 Abs. 1, § 27 Abs. 1 Ziffer 1). Das Amtsgericht führt im Anschluß an anerkannte Rechtsgrundsätze richtig aus, daß eine Bezahlung der einzelnen Beförderungsleistung nicht nötig sei, daß es vielmehr genüge, wenn die Bezahlung der in der Beförderung liegenden Dienstleistung im Lohn oder Gehalt des Befördernden enthalten sei. Dies könnte in Fällen wie dem vorliegenden, wo es an einer besonderen, ausdrücklichen oder stillschweigenden, vertraglichen Vereinbarung über die Beförderung fehlt, nur angenommen werden, wenn eine, wenn auch nur gelegentliche, Beförderung nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu den auf Grund des Dienstverhältnisses zu leistenden Rechtspflichten des S. gehört hätte. War es dagegen sein freier Wille, ob er die Beförderung besorgen wollte, konnte er sie ohne Verletzung seiner Dienstpflicht ablehnen, so handelte er nicht gegen Bezahlung, sondern aus Gefälligkeit (RGSt. Bd. 57 S. 297, Bd. 58 S. 6). Das Amtsgericht hält nun zwar nicht für widerlegt, daß S. sich jederzeit ohne Nachteil für ihn weigern konnte, die Post weiterhin zu befördern, daß er also insofern freie Hand gehabt habe. Trotzdem nimmt es aber an, daß er die Beförderung gegen Bezahlung vorgenommen habe, da er sie nicht lediglich aus Gefälligkeit übernommen habe, sondern nur deshalb, weil er sich dieser Leistung infolge seines Dienstverhältnisses zu dem Angeklagten E. nicht habe entziehen wollen, vor allem wegen seiner näheren persönlichen Beziehungen zu C. und damit zu E. Sonach habe für S. »immerhin eine gewisse Verpflichtung zu der von ihm übernommenen Leistung« bestanden, so daß nicht gesagt werden könne, »daß diese von seinem Dienstverhältnis völlig losgelöst war«. Damit hat aber das Amtsgericht nur festgestellt, daß zwischen dem Dienstverhältnis und der Beförderung ein ursächlicher Zusammenhang bestand und daß sich daraus für S. eine Verpflichtung irgendwelcher Art zu der Beförderung ergab. Daß diese Verpflichtung aber rechtlicher Natur war, stellt das Amtsgericht nicht fest und konnte es auch nicht feststellen, wenn es davon ausging, daß S. die Beförderung jederzeit ohne weiteres ablehnen konnte. Das Amtsgericht hätte also von seinem Standpunkt aus den S. freisprechen müssen. Die Auffassung des Amtsgerichts, daß S. sich jederzeit hätte weigern können, die Post zu befördern, erweckt aber den Verdacht, daß sie das Ergebnis einer unrichtigen Rechtsauffassung über die Anforderungen der Stellung des S. ist. Lehrlinge werden regelmäßig mit allerhand, auch untergeordneten Dienstleistungen beschäftigt, u. a. auch mit dem Austragen von Briefschaften. Es ist daher anzunehmen, daß auch bei S., solange er Lehrling war, die Beförderung der Briefe im vorliegenden Fall — deren postgesetzliche Zulässigkeit unterstellt (RGSt. Bd. 57 S. 299) — nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu denjenigen Dienstleistungen gehörte, zu welchen er auf Grund des Lehrvertrags verpflichtet war und für die er die tarifmäßige Bezahlung

erhielt. Ein Angestellter dagegen braucht sich regelmäßig nur zu genau bestimmten Arbeiten verwenden zu lassen. Andere Betätigungen, vor allem untergeordnete, wie das Austragen von Briefen, fallen regelmäßig aus dem Rahmen seiner Dienstpflicht und werden dann von ihm, wenn er sie übernimmt, aus Gefälligkeit geleistet (RG. v. 15. Dezember 1913 in der Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern 1914 S. 151). Während daher für die Lehrlingszeit des S. bis zum Beweis des Gegenteils anzunehmen ist, daß er die Beförderung gegen Bezahlung vorgenommen hat, trifft dies für die Angestelltenzeit im Zweifel nicht zu. Auch hier bedürfte das Gegenteil des Beweises, der sich aus den besonderen Verhältnissen des Bankhauses Eb. ergeben könnte, falls z. B. dort jüngere Angestellte überhaupt oder beim Mangel von Lehrlingen regelmäßig mit dem Austragen von Briefen beschäftigt wurden. Auch die Zahl und die geschäftliche Bedeutung der jeweils von S. beförderten Briefe wird für die Beurteilung, ob die Beförderung nach der Auffassung der Beteiligten aus Gefälligkeit oder in Erfüllung einer Rechtspflicht erfolgte, in Betracht kommen.

Die Angeklagten sind wegen einer Verfehlung gegen § 27 Abs. 1 Ziffer 1 des PG nur strafbar, wenn sie wußten oder bei Anwendung der ihnen zuzumutenden Sorgfalt und Überlegung wissen mußten, daß die Beförderung gegen Entgelt erfolgte. Wußten sie das oder mußten sie es erkennen, so wäre ein Irrtum darüber, daß der Entgelt eine Bezahlung i. S. der §§ 1, 27 Ziffer 1 des PG. sei, ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum gewesen. Das Amtsgericht spricht sich nicht darüber aus, welche Auffassung S. über die Entgeltlichkeit seiner Beförderung hatte. Bei den Angeklagten E. und C., sagt das Urteil, sei es zweifellos, daß sie die Ausübung der Beförderungstätigkeit als Teil der Dienstverrichtungen des S. betrachtet und die Verrichtung durch den Gehalt des S. für abgegolten erachtet haben. Die Anknüpfung dieser Betrachtung durch das Wort »ebenso« an die vorhergehende Erörterung, daß S. eine »gewisse« Verpflichtung zur Beförderung gehabt habe, erweckt aber den Verdacht, daß das Amtsgericht in Wahrheit nur feststellen konnte, daß E. und C. gleichfalls die zuvor erörterte Auffassung über die Beförderungstätigkeit des S. gehabt haben, nämlich den ursächlichen Zusammenhang zwischen seinem Dienstverhältnis und der Beförderungstätigkeit erkannt und daraus eine »gewisse« Verpflichtung des S. zur Beförderung abgeleitet haben. E. hat nach den tatsächlichen Feststellungen des Amtsgerichts es nicht etwa nur an einer richtigen Belehrung des S. über die Vorschriften des PG fehlen lassen, was zu einer Verurteilung des E. nach § 27 PG nicht genügen würde (RG in JW. 1911 S. 857 Nr. 23, 1912 S. 955 Nr. 50), er hat vielmehr die Beförderung dadurch unterstützt, daß er es bewußt unterlassen hat, sie zu verhindern, obwohl er dies vermöge seiner Stellung im Geschäft hätte tun können und, soweit es sich um eine unerlaubte Beförderung handelte, auch hätte tun müssen. Er ist insoweit für die unerlaubte Verschickung als Täter, für die unerlaubte Beförderung durch S. zugleich als dessen Mittäter verantwortlich (RGSt. Bd. 38 S. 408). Die Auffassung des Amtsgerichts, daß er für sämtliche durch S. von Eß. gegen Bezahlung beförderten Briefe verantwortlich sei, findet jedoch in den tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils keine genügende Stütze. Sie wäre nur begründet,

wenn E. von Anfang an von der (entgeltlichen) Bef
derung Kenntnis gehabt hätte. Erlangte er diese Ken
nis dagegen erst im Laufe der Zeit, so fällt ihm ei
strafbare Verfehlung gegen § 27 Ziffer 1 des PG e
von da an zur Last. Kann nicht mehr bewiesen w
den, wieviele Briefe S. von diesem Zeitpunkt beförd
hat, so bemißt sich die Strafe des E. nach demjenig
Portobetrag, dessen Hinterziehung mit seinem Wis
mindestens gewiß ist (RG JW. 1911 a. a. O.).

Die Beförderung der Briefe von O.heim nach Eß.
darf einer besonderen Erörterung. Aus dem Umsta
daß dem S. die Beförderung der vom Bankhaus
ausgehenden Briefe als Rechtspflicht oblag, würde
noch nicht ohne weiteres ergeben, daß ihm auch e
Rechtspflicht zur Beförderung der vom O.heimer Ba
haus ausgehenden Briefe oblag. Daß ihm diese Rech
pflicht in seiner Eigenschaft als Lehrling und Angest
ter gegenüber dem Angeklagten C. nicht oblag, erg
sich aus den tatsächlichen Feststellungen des Am
gerichts, da er zu C. in keinem Dienstverhältnis sta
Dagegen ist nicht ausgeschlossen, daß die Sachlage, i
besondere die nahen Beziehungen der beiden Bank
eine Rechtspflicht des S. dem Angeklagten E. gegenü
ergab, auch die Briefschaften der O.heimer Bank
dort nach Eß. mitzunehmen — die postgesetzliche
lässigkeit einer solchen Beförderung unterstellt.
werden die oben erörterten Gesichtspunkte für die Le
lings- und Angestelltenzeit des S. entsprechend gel
müssen. Da die Beförderung der Briefe von O.h
nach Eß. die ganze darauf bezügliche Tätigkeit des
von der Empfangnahme der Briefe bis zu ihrer
lieferung im Bankhaus Eb. umfaßte (Stenglein, a. a.
S. 300 unter III 1), so handelte E. als Mittäter des
soweit er diese Beförderungstätigkeit wissentlich zul
Gegenstand des Strafverfahrens gegen E. ist dessen f
gesetzte Duldung der unerlaubten Briefbeförderung
S. E. wird daher gegebenenfalls auch wegen der
O.heim nach Eß. beförderten Briefe, unter Berücksic
gung des § 331 StPO., zur Strafe zu ziehen sein.

Ob C., der kraft seiner Stellung in der O.heimer
vatbank die Beförderung der Briefe von dort nach
hätte verbieten können und sollen, von der stillschw
genden Zulassung der Beförderung durch E. wußte
ob er sie im stillschweigenden oder ausdrücklichen Ei
verständnis mit diesem zuließ, ergeben die
sächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils ni
War es der Fall, so kommt er ebenfalls als Mitt
in Betracht. War es aber nicht der Fall, so handel
sich bei ihm um ein Verschicken gegen Bezahlung
wenn die Beförderung durch S. auch für ihn ein
geltliches Geschäft war (Stenglein a. a. O. S.
unter V 2), wenn das Verschicken und die Beförder
in unmittelbarem Zusammenhang mit der Bezahl
stand, welche S. in seiner tarifmäßigen Entlohnung
hielt (RG in Bayr. Rechtspfl. Z. a. a. O.). Dies
der Fall, wenn und soweit C. und S. darüber ei
waren, daß die Beförderung von O.heim nach
gegen Entgelt erfolgen sollte, dieses Entgelt aber in
tarifmäßigen Bezahlung des S. mitenthalten sein so
wenn also S., falls er sich durch seine tarifmäßige E
lohnung nicht auch für die Beförderung von O.h
nach Eß. für mitbezahlt erachtet hätte, dem C. geg
über diese Beförderung entweder abgelehnt oder ge
Bezahlung durch C. übernommen hätte. Wollte dage
C. die bezahlte Stellung des S. bei E. nur benutzen,
seinerseits unentgeltlich Briefe zu befördern, so h

delte er nur als strafloser Gehilfe des S. Nur unter diesen rechtlichen Gesichtspunkten konnte es also möglicherweise unerheblich sein, ob S. für die Beförderung von O.heim aus von C. oder von dritter Seite bezahlt wurde.

Da somit die tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils die Verurteilung der Angeklagten nicht zu tragen vermögen, war es nebst den zugrunde liegenden Feststellungen aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückzuverweisen (StPO. §§ 353, 354 Abs. 2), welches auch die Frage der Verjährung (EGStGB. § 7) zu erwägen haben wird«[4]).

. **Rechtliche Natur des Nachsendungsantrags** (§ 46 der PO vom 30. Januar 1929, Amtsbl des RPM S. 49).

rteil des LG Breslau vom 27. März 1929 — 3 S 381/28.

Der Kläger war Inhaber einer Baumschule in K. unter er handelsgerichtlich eingetragenen Firma L. u. Co. ls er nach B. übersiedelte, stellte er bei der Post den Anrag auf Nachsendung seiner Postsachen. Das ist einige eit auch ausgeführt worden. Als eines Tages die Ankündigung einer Pflanzensendung von der Firma G. in . einging, ließ der zuständige Postbeamte den Brief mit em Vermerk »Die Firma ist erloschen« an den Absender urückgehen. Die beklagte Reichspost behauptet, daß dieser Vermerk auf einer telephonischen Auskunft des zuständigen Gerichts beruhe. Der Kläger bestreitet dies. Er verlangt on der Beklagten wegen schuldhafter Verletzung ihrer Verpflichtungen aus dem Nachsendungsvertrag Ersatz des Schadens, der ihm in seinen geschäftlichen Beziehungen zu er Absenderin entstanden ist. Der Vorderrichter hat angenommen, daß die Vorschriften des Postgesetzes einem solchen Anspruch nicht entgegenständen, und hat die Deutsche Reichspost antragsgemäß verurteilt. Auf die Berufung er Beklagten ist die Klage abgewiesen worden. Die Beklagte hatte sich im Rechtsstreit u. a. auf das Urteil des Landgerichts III Berlin vom 21. September 1928[5]) bezogen.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Ob der von der Postverwaltung angenommene Nachsendungsantrag überhaupt selbständige Vertragsrechte des Empfängers gegen die Postverwaltung begründet, kann zweifelhaft sein. Aschenborn-Schneider in ihrem Erläuterungswerk zum Postgesetz (S. 148 ff.) verneinen es. Auch die von der Beklagten überreichte Entscheidung des Landgerichts III Berlin verneint dies mit eingehender Begründung. In jedem Fall steht ein solcher Vertrag in so engen Beziehungen zu dem von dem Absender mit der Post geschlossenen Beförderungsvertrag, daß er dem Empfänger unmöglich weitergehende Rechte verschaffen kann, als sie dem Absender zustehen. Dessen Rechte sind anerkanntermaßen (siehe auch Reichsgericht in Zivilsachen Bd. 107 S. 42[6]) durch die Vorschriften des Postgesetzes und der Postordnung begrenzt. Ein Anspruch der vorliegenden Art aber fällt nicht unter die dort offengelassenen Möglichkeiten. Deshalb war das erste Urteil abzuändern und die Klage abzuweisen«[7]).

[4]) Zutreffend geht das Oberlandesgericht davon aus, daß es zum Begriff der »Bezahlung« im Sinne des § 1 PG bei einem Angestellten genügt, wenn die Bezahlung der in der Beförderung liegenden Dienstleistung im Lohn oder Gehalt des Beförderers enthalten sei. Wann dies der Fall ist, ist im wesentlichen Tatfrage. Wenn das Amtsgericht im Gegensatz zu dem Oberlandesgericht auf Grund des geprüften Tatsachenmaterials zu der Überzeugung kam, daß der Angeklagte S. die Beförderungstätigkeit nicht lediglich aus Gefälligkeit, sondern deshalb übernommen hat, weil er sich dieser Leistung infolge seines Dienstverhältnisses nicht habe entziehen wollen, so handelt es sich dabei um eine tatsächliche Feststellung, die mit der Revision nicht angreifbar ist. Die Ausführungen des Amtsgerichts lassen jedenfalls einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Das Amtsgericht ist sich der Notwendigkeit des Vorliegens einer rechtlichen Verpflichtung durchaus bewußt gewesen. Den Gegensatz zur rechtlichen Verpflichtung bildet die Freiwilligkeit oder Gefälligkeit. Davon kann aber nach Lage des Falles keine Rede sein. Das amtsgerichtliche Urteil hätte also insoweit nicht aufgehoben werden dürfen.

Das Oberlandesgericht beschäftigt sich sodann mit der Frage, inwiefern die Art der von dem Beförderer zu leistenden Dienste den Begriff der Bezahlung ausschließt. In diesem Gedankengange kann man dem Gericht darin folgen, daß die Natur der Dienstleistung bei der Beurteilung sicherlich eine gewisse Rolle spielt. Es wird nicht unerheblich sein, ob der Dienstvertrag die Dienste eines Lehrlings oder eines Bankdirektors betrifft. Aber allzu große Bedeutung kann diesem Umstande nicht beigemessen werden. Es sind durchaus Fälle denkbar, in denen auch der leitende Angestellte sich der Verpflichtung, Briefe zu befördern, z. B. in besonderen Eilfällen oder bei besonderer Wichtigkeit der Briefe, nicht wird entziehen können, ohne gegen seine Dienstpflicht zu verstoßen. In solchen Fällen wird man auch bei leitenden Angestellten nicht von bloßer Gefälligkeit sprechen können, sondern von einer Dienstleistung, die den Dienstvertrag berührt, also eine bezahlte Tätigkeit im Sinne des Postgesetzes ist.

Im übrigen gibt das sorgfältig begründete Urteil zu Bemerkungen keinen Anlaß.

B. Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. **Ersatzpflicht der Deutschen Reichspost (DRP) aus einer Hausbesitzererklärung für Schäden am Haus.**

Urteil des LG Koblenz vom 4./18. Januar 1929 — 4 S 374/27.

Auf dem Dache eines Hauses in K befand sich seit 30 Jahren ein Dachgestänge der DRP. An dem Dach traten verschiedene Schäden auf, die der Hauseigentümer auf das Gestänge zurückführte. Das Gestänge wurde demnächst entfernt und das Dach neu gedeckt. Der Hauseigentümer behauptete, daß die Neudeckung des Daches durch den schlechten Zustand des Daches notwendig geworden und daß dieser Zustand durch das Gestänge der DRP verursacht worden sei. Er verlangte mit der Klage von der DRP zunächst einen Teilbetrag von 1 200 *RM*. Das Gericht hat der Klage zu einem Drittel (400 *RM*) stattgegeben, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Das Urteil ist bemerkenswert durch seine Ausführungen über die Beweisbarkeit des Zusammenhangs zwischen Dachschaden und Vorhandensein des Gestänges und darüber, wieweit die besondere Beschaffenheit des Daches selbst oft Ursache der Dachschäden ist.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Über die entscheidende Frage, inwieweit wesentliche Erschütterungen des Daches und des obersten Stockwerkes des Hauses durch das Telephongestänge bewirkt wurden und die festgestellten Schäden an dem Dach und den Räumen darauf zurückzuführen sind, gehen die Ansichten der zahlreichen Sachverständigen auseinander. Auf einen großen Teil der im Beweissicherungsverfahren vernommenen Sachverständigen kann ein wesentlicher Wert nicht gelegt werden. Sie entbehren durchweg einer näheren Begründung und beschränken sich vielfach darauf, die Schäden als »selbstverständlich« von

[5]) Vgl. Archiv für P. u. T. 1928 S. 346.

[6]) Vgl. Archiv für P. u. T. 1924 S. 76 und Schneider »20 Jahre Postrecht I« S. 233, in dem Sammelwerk »Post- und Telegraphie und Wissenschaft und Praxis« Band 14.

[7]) Die Entscheidung ist zutreffend. Näheres über die rechtliche Natur des Nachsendungsantrags enthält die Anm. 1 im Archiv für P. u. T. 1928 S. 347.

dem Telephongestänge herrührend darzustellen. Das Gericht kann sich auch von einem Obergutachten eine wesentliche Klärung der Sache nicht mehr versprechen. Der frühere Zustand, der für die Frage der Entstehung der Schäden entscheidend ist, besteht heute nicht mehr. Das Telephongestänge ist beseitigt, das Dach neu gedeckt. Das Obergutachten könnte im wesentlichen nur darin bestehen, rein theoretisch die Berechnungen der Sachverständigen über die durch die Einwirkung des Windes entstandenen Zug- und Schubkräfte nachzuprüfen. Diese rein theoretische Berechnung kann aber nicht so ausschlaggebend sein für die Entscheidung des Gerichts. Wie sich diese theoretisch möglichen Kräfte in Wirklichkeit tatsächlich ausgewirkt haben, hängt von vielen Einzelheiten der Anbringung des Gestänges an den Balken des Daches, namentlich auch der Anbringung und Spannung des Drahtseiles, das den Winkel in der Führung der Drähte und die dadurch bewirkten Kräfte ausgleichen sollte, ab, so daß ohne die Kenntnis aller dieser Dinge ein maßgebliches Urteil über die wirklichen Ursachen der Schäden heute nicht mehr abgegeben werden kann.

Das Dach hat bis zu seiner Neudeckung etwa 40 Jahre gestanden, denn das Haus ist nach den Angaben des Klägers etwa 40 Jahre vor dieser Zeit erbaut worden. Ein Schieferdach bedarf nach der übereinstimmenden Ansicht der Sachverständigen nach 40 bis 50 Jahren der Neudeckung. Daraus ergibt sich, daß das Dach, auch ohne daß ein Telephongestänge sich darauf befand, eine nicht viel längere Lebensdauer hätte haben können. Denn es hat die Mindestzeit von 40 Jahren gestanden. Es kann sich nur darum handeln, ob ohne ungünstige Einwirkungen des Telephongestänges seine Lebensdauer um einige Jahre, höchstens aber 10, sich verlängert hätte. Nun ist aber offensichtlich, daß das Dach auch unabhängig von dem Telephongestänge Umstände aufweist, die es ausgeschlossen erscheinen lassen, daß es gerade die Höchstdauer erreicht hätte, die unter günstigen Umständen möglich ist. Einmal ist das Dach außergewöhnlich flach. Diese Eigenschaft eines Daches ist für die Ziegel und die Lebensdauer eines Daches nicht besonders günstig. Der Wind kann, wenn er in der Richtung der Aufsteigung des Daches weht, bei einem flachen Dache naturgemäß besser unter die vordere Kante der Ziegel greifen, als bei einem steileren Dache. Werden so durch die Windstöße die Ziegel gehoben, so rütteln sie an den Nägeln, mit denen sie befestigt sind, wodurch sich im Laufe der Zeit die Nagellöcher in den Ziegeln erweitern und so die Befestigung gelockert wird. Weiter wirkt sich ungünstig aus, daß das Dach zu einem großen Teile ein Pultdach ist, d. h. daß das Dach nicht ein beiderseits ansteigendes, sondern einseitig auf der Hinterwand des Hauses aufliegt, die auf dem Hofe senkrecht aufsteigt. Diese Beschaffenheit des Daches bietet in zweierlei Richtung Nachteile. Wenn die senkrechte Mauer auf der Leeseite des Windes liegt, also der Wind in der Richtung des Dachanstieges kommt, so entstehen hinter der senkrechten Wand erhebliche Saugkräfte, die bei Windstößen zu ruckartigen Erschütterungen führen. Weht der Wind dagegen umgekehrt, so stößt er auf die senkrecht aufsteigende, die übrigen Häuser überragende Wand. Die Wirkungen des Windes machen sich bei dem Hause des Klägers noch dadurch besonders unangenehm bemerkbar, daß zwei derart senkrecht aus dem Hofe aufsteigende Hauswände einen Winkel bilden,
in dem sich der aufstoßende Wind fängt und bei Win
stößen Wirbel entstehen müssen, die starke Erschüt
rungen hervorrufen. Das wird außer dem Zustan
des Daches auch bei der Würdigung der Schäden d
Verputzes der Hinterwand zu berücksichtigen sein. E
geben sich so erhebliche Umstände, die einer besonde
langen Lebensdauer des Daches entgegenstehen, so zei
eine aufmerksame Betrachtung der Lichtbilder au
daß die ursprüngliche Eindeckung des Daches nicht ga
einwandfrei erfolgt ist. Während einzelne Reihen v
Schiefern nur ein kurzes Stück aus der sie überdeck
den oberen Schieferlage herausschauen, ragen ande
Reihen auffallend weit heraus. Entweder ist nun d
sogenannte Überdeckung der Lagen verschieden gr
gewesen, was auf mangelhafte Arbeit hinwiese, od
es sind verschiedene Größen Schiefer verwandt worde
was auf eine Eindeckung mit minderwertigem Schief
schließen ließe. Es muß angenommen werden, daß d
Eindeckung des ganzen Daches in dieser Art erfolgt i

Welcher der eben genannten Gründe für die Art d
Bedachung als maßgebend anzusehen sein mag, sov
ist sicher, daß bei einem flachen Dache Ziegelreihen, d
besonders weit aus der sie überdachenden Ziegelrei
herausstehen, dem Winde besonders günstige Angrif
punkte zum Untergreifen bieten und daß sie infol
ihres weiten Hinausstehens einen günstigen lang
Hebelarm besitzen, dessen Kraft besonders geeignet i
die Nagellöcher zu erweitern und damit die Lage d
Schiefern zu lockern. Wenn so eine Anzahl Grün
bestehen, die zu einem frühen Verschleiß des Dach
beigetragen haben, so ist andererseits das Gericht d
Ansicht, daß das Telephongestänge und die von ih
ausgehenden Erschütterungen auch nicht ohne Einfl
gewesen sind. Ein über das Dächermeer hinausrag
des Gestänge, das durch die an ihm befestigten Drä
dem Wind Widerstand bietet, ist namentlich bei st
artigem Winde Erschütterungen ausgesetzt. Auch b
sachgemäßer Anbringung des Gestänges wird sich ni
immer vermeiden lassen, daß sich diese Erschütterung
auf das Dachgefüge und das oberste Geschoß des Hau
übertragen. Die Feststellungen bei der Ortsbesich
gung haben ergeben, daß das auch hier der Fall w
Das Gericht ist aber der Ansicht, daß die Erschütter
gen durch das Gestänge nicht der allein entscheiden
Grund für die kurze Lebensdauer des Daches gewes
sind, sondern daß sie neben den schon erwähnten ander
Gründen nur mit dazu beigetragen haben. Eine gena
Bemessung, welcher Anteil auf das Vorhandensein d
Gestänges zurückzuführen ist, kann, da namentlich d
Güte des verwendeten Schiefers nicht bekannt ist, üb
haupt nicht getroffen werden.

Die Neudeckung des Daches hat 1678,27 *RM* g
kostet. Das Dach hätte günstigenfalls 10 Jah
länger halten können. Da nun die oben dargelegt
anderen Gründe auch wesentlich zu der kürzeren Leben
dauer des Daches beigetragen haben, so könnte auf d
Einwirkungen des Gestänges nur ein Teil der Z
gerechnet werden, höchstens etwa 2 bis 2½ Jahre. Ge
man davon aus, so besteht der Schaden des Kläge
darin, daß er das Kapital für die Neudeckung um di
Zeit früher aufwenden mußte, also in den Zinsen f
diese Zeit. Unter dieser Maßgabe und Annahme ein
Zinssatzes von 10 v H bemißt das Gericht den Schad
des Klägers auf 400 *RM*, wobei auch berücksichti
wurde, daß der Kläger die Summe nicht auf einm
sondern in 5 Raten gezahlt hat.«

Verpflichtung des Grundstückseigentümers zur Duldung es Dachgestänges der Reichspost (Hausbesitzererklärung § 12 II der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65).

rteil des AG Koblenz vom 9./16. Januar 1929 — 3d C 1732/27.

Der Schneider K., Inhaber eines Fernsprechhauptschlusses, ist Eigentümer eines Grundstücks in E. Auf n Dache seines Hauses befindet sich auf Grund einer usbesitzererklärung, die der Vorbesitzer des Hauses 1902 gestellt hatte, ein Dachgestänge der Deutschen Reichs (DRP). K. behauptete, das mit Zinkplatten belegte ch sei häufig von Telegraphenarbeitern mit Nagelhen betreten worden und habe dadurch Schaden genmen. K. verlangte von der Deutschen Reichspost der Klage Schadensersatz und Entfernung des Genges. Der Ersatzanspruch wurde abgewiesen, weil sich Parteien vorher verglichen hatten, und die Klage auf fernung wurde mangels eines Rechtsgrundes abgesen.

lus den Entscheidungsgründen:

»Das auf Beseitigung des Gestänges gerichtete Klageverlangen ist nicht gerechtfertigt, wenn der Kläger ur Duldung des Gestänges verpflichtet ist. Für diese Prüfung kann die Frage der Rechtsnatur des Telephonertrages, insbesondere ob dieser Vertrag ein besonders geartetes, im BGB nicht geregeltes Vertragsverhältnis ildet, oder ob er etwa eine reine Miete oder eine us Miete und Dienstvertrag oder gar Werkvertrag emischtes Vertragsverhältnis darstellt (vgl. im einzelnen RGZ Bd. 98 S. 342; Scholz, das Postrecht, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts Bd. 3 S. 817) ganz unerörtert bleiben. Auch kann ollkommen dahingestellt bleiben, ob das durch die »Hausbesitzererklärung« (Genehmigung der Telephonanlage nebst Nebeneinrichtungen durch den Hausbesitzer) eschlossene Rechtsverhältnis, wie in der Literatur häufig angenommen wird (vgl. Allgem. Dienstanweisung für Post und Telegraphie, Fernsprechordnung; Neugebauer, Fernsprechrecht[8]) S. 108), als ein nach Mietvertragsrecht zu beurteilendes Vertragsverhältnis anzusehen ist, und ob damit der Erwerber eines Hauses in die vertragliche Bindung seines Vorbesitzers gemäß § 571 Abs. 1 BGB für die Dauer seines Eigenums eintritt. Denn selbst wenn diese letztere Annahme nicht der Fall ist und damit die »Hausbesitzererklärung« es Vorbesitzers des Hauses für den Kläger gegenstandsos ist, so besteht dennoch die Verpflichtung für den Kläger, das Gestänge der Beklagten auf seinem Hause u dulden. Dabei ist für die Entscheidung dieses Streitalles von der Tatsache auszugehen, daß der Kläger elbst Telephonteilnehmer ist und zu der Beklagten in em entsprechenden Vertragsverhältnis steht. Die Verflichtung des Klägers aus diesem Vertrag geht nicht twa nur dahin, die Telephongebühren zu bezahlen, die hm überlassenen Geräte pfleglich zu behandeln usw., ondern sie richtet sich auch dahin, durch Gestattung der Anbringung von Gestängen und Leitungen in angemessenen Grenzen es der Beklagten zu ermöglichen, inen geordneten Telephonverkehr herbeizuführen.

In diesem Sinne bestimmt dann auch § 12 II der Fernsprechordnung: »Wer die Herstellung eines Haupt- oder Nebenanschlusses beantragt, hat nach näherer Bestimmung der Telegraphenverwaltung die schriftliche Genehmigung des Grundstückeigentümers zur Benutzung des anzuschließenden Grundstücks und der darauf befindlichen Gebäude für die Einführung der Leitungen und für die Einrichtung der Sprechstellen beizubringen. Die Genehmigung hat sich auch auf die Anbringung aller auf die Herstellung, Instandhaltung und Erweiterung des Telegraphen- und Fernsprechnetzes erforderlichen Vorrichtungen (Gestänge, Stützen, Kabeln nebst Zubehör usw.) zu erstrecken. Das Vorliegen der Genehmigung des Eigentümers ist Bedingung für die Herstellung der Anschlüsse.« Und entsprechend ordnet § 27 II der Fernsprechordnung an: »Die Kündigung eines Hauptanschlusses umfaßt auch die Kündigung der damit verbundenen Nebenanschlüsse und sonstigen Einrichtungen.« Aus diesen beiden Bestimmungen kann nur gefolgert werden, daß das Recht auf Beseitigung von Anlagen ruht, solange sich mit dem Willen des Hauseigentümers ein Telephonanschluß in dem Hause befindet. Daß diese Bestimmungen der Fernsprechordnung Inhalt des zwischen den Parteien bestehenden Vertragsverhältnisses geworden sind, kann nicht zweifelhaft sein. Denn es ist ganz allgemein bekannt, und dies war auch offenbar dem Kläger nicht fremd, daß für die Reichspost, und zwar um die unbedingt notwendige Einheitlichkeit des gesamten Telephonverkehrs zu gewährleisten, bestimmte Richtlinien bestehen, und daß die Post nur auf der Grundlage dieser Bestimmungen der Fernsprechordnung die Anlage eines Telephonanschlusses vornimmt.

Damit war das Klageverlangen, soweit es auf Beseitigung des Gestänges gerichtet ist, abzuweisen. Denn daß die in dieser Richtung getroffene Reglung der Reichspost keineswegs unsittlich und damit gemäß § 138 Abs. 1 BGB nichtig ist, sondern im Interesse eines geordneten Telephonverkehrs eine unbedingte Notwendigkeit darstellt, bedarf keiner weiteren Darlegung«[9]).

3. Zur Haftung der DRP bei Unfällen von Sprechgästen, die eine gemeindliche öffentliche Sprechstelle (GÖ) benutzen (§ 15 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65).

Urteil des LG Marburg vom 24. Oktober 1928 — 2 O 156/28.

Die DRP hat im Hause des Gastwirts N. in einem von seinen Schankräumen getrennt gelegenen Zimmer eine gemeindliche öffentliche Fernsprechstelle (GÖ) eingerichtet. Den Verwalter der Sprechstelle hat die DRP auf Vorschlag der Gemeindevertretung bestellt. Verwalter ist seit Beginn des Betriebes N. Über seine Geschäftsführung sind Klagen weder zur Kenntnis der DRP noch der Gemeinde gekommen. Der Landwirt Sch. benutzte am 20. Dezember 1927 gegen 7 Uhr abends den öffentlichen Fernsprecher, um einen von auswärts für ihn als Empfänger ankommenden Anruf zu erledigen. Alsbald

[8]) Band 11 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in ssenschaft und Praxis«.

[9]) Die Begründung des Gerichts gibt zu Bedenken Anlaß. Der § 12 II FO begründet keine Pflicht des Teilnehmers zur Duldung eines Dachgestänges, sondern nur eine Pflicht zur Ausstellung einer Verpflichtungserklärung hierüber. Die Ausstellung dieser Verpflichtungserklärung ist die Voraussetzung dafür, daß die öffentlich-rechtliche Pflicht der DRP zur Einrichtung eines Hauptanschlusses entsteht.

nach Beendigung des Ferngesprächs verließ Sch. das Fernsprechzimmer und das Haus des N., kam aber auf der außerhalb des Hauses befindlichen Haustreppe zu Fall, wobei er sich erheblich verletzte. Sch. verlangte im Klagewege Schadensersatz von der DRP. Seine Klage wurde abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Kläger nimmt die DRP wegen des Unfalls sowohl aus Vertrag (§ 278 BGB) wie unerlaubter Handlung in Anspruch. Eine vertragliche Haftung der DRP ist nicht gegeben. § 278 BGB setzt ein bereits bestehendes konkretes Schuldverhältnis oder eine Verpflichtung gegenüber bestimmten Personen, zum mindesten ein vertragsähnliches Verhältnis voraus, das durch die Leistung des Schuldners zur Erfüllung gebracht werden soll. Im vorliegenden Fall bestand eine solche Verpflichtung der DRP nicht, sie bestand jedenfalls zur Zeit des Unfalls nicht mehr. Tritt eine Person mit der DRP durch die Benutzung einer öffentlichen Fernsprechstelle in Rechtsbeziehungen, so erschöpft sich, ganz gleichgültig welchem Vertragstypus man ein Verhältnis dieser Art unterordnet oder ob man überhaupt den Vertragscharakter verneint, die Vertragsleistung der DRP in der Gestattung der Benutzung des Fernsprechers für die zur Verhandlung mit dem anderen Sprecher benützte Zeit, jedenfalls ist sie aber im Augenblick des Verlassens des Telephonraums im vorliegenden Fall beendet. Eine weitergehende vertragliche Verpflichtung, insbesondere für die Verkehrssicherheit der Zugänge zur Sprechstelle zu sorgen, besteht für die DRP nicht, eine solche bildet nicht mehr den Inhalt ihrer Leistungspflicht.

Daß die Sorge für die Verkehrssicherheit der Zugänge nicht zu den Vertragspflichten der DRP gehört, hat das Reichsgericht mehrfach entschieden. Es hat besonders in Jur. Wochenschrift 1910 S. 468 ausdrücklich ausgesprochen, daß es keineswegs zu der Vertragspflicht des Unternehmers gehöre, »auch wenn er nur an einer bestimmten Stelle Vertragsanträge entgegennehme und Verträge abschließe, dem Besteller von da aus einen verkehrssicheren Zugang zur öffentlichen Straße zu gewähren«. Betrifft diese Entscheidung den Ausgang vom Schalter eines der Reichspost gehörenden Postamts zur öffentlichen Straße, so muß sie hier in noch höherem Maße gelten. Eine Haftungsgrundlage aus Vertrag ist somit nicht gegeben.

Jedoch auch aus unerlaubter Handlung kann der Kläger keinerlei Ansprüche geltend machen. Als Begehungsart für eine solche kommt lediglich Unterlassung in Frage. Durch eine Unterlassung wird eine Haftung aber nur begründet, wenn eine Rechtspflicht zur Vornahme einer Handlung bestand. Eine solche Rechtspflicht stellt der in Literatur und Rechtsprechung anerkannte Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht dar, der seine Berechtigung aus § 823 BGB in Verbindung mit § 276 BGB herleitet. Nach diesem Grundsatz hat jeder den ihm gehörigen oder seiner Verfügung unterstehenden Grund und Boden in gefahrlosem Zustand zu halten, wenn er darauf einen Verkehr für Menschen eröffnet. Diese Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich insbesondere auch auf die Zu- und Abgänge zu den Verkehrsräumen, worunter ohne weiteres auch die außerhalb des Hauses befindlichen Haustreppen zu rechnen sind.

Zwar trifft nach feststehender höchstrichterlicher Re[...]sprechung die Verkehrssicherungspflicht in erster L[...] denjenigen, der den Verkehr eröffnet und nur nebe[...] den Hauseigentümer (vgl. bes. RGZ Bd. 95 S. [...] immer wird jedoch vorausgesetzt, daß der Sicheru[...]pflichtige auch über den dem Verkehr gewidmeten Gr[...] und Boden verfügungsberechtigt ist. Dies hat das [...] in RGZ Bd. 68 S. 162 deutlich zum Ausdruck [...]bracht, wonach den Nichteigentümer dann die Verke[...]sicherungspflicht trifft, wenn ihm — etwa durch M[...] — »die Macht über das Haus oder den Hausteil [...] die Verfügung über den darin sich abspielenden Ver[...] übertragen ist«.

Diese Voraussetzung ist aber im vorliegenden [...] nicht gegeben. Hat schon der Kläger eine etwa [...] einem Miet-, Pacht- oder ähnlichen Verhältnis, [...] mietergleiche Rechte verleiht, beruhende Verfügu[...]befugnis der Reichspost im Sinne der vorstehenden A[...]führungen gar nicht behauptet und ist sie auch [...] nirgends ersichtlich, so geht aus § 15 FO, der rechtli[...] Grundlage für die Einrichtung der öffentlichen Spr[...]stellen, hervor, daß eine solche Befugnis nicht bes[...] Gemäß dem aus den früheren FO übernomme[...] § 15 II a. a. O. werden nämlich gemeindliche Spr[...]stellen auf Antrag der Gemeindevertretung nur er[...]tet, wenn die Gemeinde sich verpflichtet .... unent[...]lich einen geeigneten Raum zur Verfügung zu ste[...] In dieser »Zurverfügungstellung« ist eine Übertrag[...] der alleinigen Verfügungsbefugnis über den Telep[...]raum auf die Post in dem Sinne, daß diese etwa [...] Rechte eines Mieters erlangt, keineswegs zu erbli[...] sie bedeutet vielmehr nichts weiter als eine Duld[...] der Raumbenutzung zwecks Unterbringung der für [...] Betrieb der Sprechstelle notwendigen Einrichtu[...]gegenstände und eine Gestattung der allgemeinen [...]nutzung der Sprechstelle. Die DRP hat somit k[...] Verfügungsbefugnis über den Verkehrsraum erla[...]

Aus diesen Gründen hat das Gericht eine Verke[...]sicherungspflicht der beklagten Reichspost im Sinne [...] im Eingang erwähnten Grundsatzes verneint. Damit [...] fällt aber nach feststehender Rechtsprechung die Vor[...]setzung für die Anwendung weiterer Vorschriften [...] §§ 823 ff BGB, besonders des § 831 BGB, auch [...] Haftung wegen Verletzung einer Aufsichtspflicht ist [...] gegeben, weil dieser ebenfalls nach § 823 Abs. 1 B[...] zu beurteilende Grundsatz eine Verkehrssicherungspfl[...] deren Ausführung Dritten überlassen wird, vor[...]setzt«[10]).

4. Die Deutsche Reichspost (DRP) ist berechtigt, eine [...]tragung in das Fernsprechbuch aus Anlaß der Einführ[...] der Einheits-ABC-Regeln anderweit einzureihen (§ 14 [...] Abs. 1, 2 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 19[...] Amtsbl des RPM S. 65).

Urteil des AG Hamburg vom 22. Mä[...] 1929 — 4 Z 300/1929.

Für die Eintragung eines Nebenanschlusses in das [...]liche Fernsprechbuch hat sich Kläger als Inhaber [...] Hauptanschlusses zur Zahlung von 18 RM verpflic[...] In der Auflage 1927 des Fernsprechbuches der O[...] Hamburg war die Eintragung des Nebenanschlusses [...]

---

[10]) **Dem Urteil ist beizupflichten. Vgl. im übrigen Neugeba[...] Fernmelderecht 1929 S. 567, 672.**

nehmers Kruse in alphabetischer Einordnung unter se nach dem Vornamen »H« eingeordnet worden. Für Auflage 1928 hat die DRP ihre Grundsätze für die ordnung insoweit geändert, als jetzt die Namen mit n Zusatz, wie z. B. »Nachfolger«, von dem Namen solchen Zusatz getrennt und — unter sich wieder nach Buchstabenfolge geordnet — hinter diesen eingereiht den sind. Diese Änderung der Methode ist von der P auf Grund der vom Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit ausgearbeiteten Einheits-ABC-Regeln im teresse der Vereinfachung des Verkehrs vorgenommen den. Infolge dieser Änderung wurde der Nebenschluß nicht mehr unter »Kruse, H.«, sondern unter use« mit dem Zusatz »Nachfolger« eingeordnet.

er Teilnehmer behauptete, seine Kundschaft könne ihn neuen Fernsprechbuch wegen dieser Änderung nicht finden, die Eintragung sei für ihn also wertlos; die P habe diese Änderung ohne seine Einwilligung und jeden vorherigen Hinweis vorgenommen und dadurch mit ihm geschlossenen Vertrag verletzt; er sei deshalb zur Zahlung der Gebühr für die Eintragung RM) verpflichtet. Da K. die Zahlung verweigerte, e sein Anschluß gesperrt. K. verlangte mit der e die 18 RM und die 2 RM Sperrgebühr zurück.

ie DRP machte im Rechtsstreit geltend: sie sei zur ragung des Anschlusses des Klägers an einer fest benten Stelle nicht verpflichtet, sondern lediglich zur abetischen Einordnung der von dem Kläger gechten Eintragung; diese Verpflichtung habe sie er- Der Teilnehmer habe keinen Anspruch auf Benachgung, daß die DRP ihre Einordnungsregeln ändere; gens enthalte das Fernsprechbuch eine Erläuterung Systems. Das AG hat die Klage kostenpflichtig abesen.

us den Entscheidungsgründen:

»Es kommt für die Entscheidung nicht auf die chtigkeit der Behauptung des Klägers an, daß einige nden während der unvermeidlichen Übergangszeit zur Gewöhnung des Publikums an die veränderten nordnungsregeln seine Nummer nicht im Fernsprechrzeichnis hätten finden können. Der zwischen den rteien geschlossene Vertrag verpflichtete die beklagte RP nur dazu, die vereinbarte Eintragung des Anlusses des Klägers nach der Buchstabenfolge geordnet dem amtlichen Fernsprechverzeichnis zu bringen. rüber, daß ein etwaiger Wechsel des Systems der nordnung nicht oder nur mit Einwilligung des lägers statthaft sein solle, ist nichts vereinbart worden. enn also die DRP, noch dazu aus sehr triftigen ünden, ihr System der Anordnung geändert hat, so gt darin eine Vertragsverletzung nicht. Sie hatte nerhalb der Grenzen ihrer Verpflichtung verschiedene öglichkeiten der Erfüllung dieser Verpflichtung. Da ne bestimmte Regel vertraglich festgelegt war, war DRP auch nicht verpflichtet, zu einer Änderung s Einverständnis des Klägers einzuholen. Auch auf s Versagen der Auskunftsstelle der DRP kann der äger seinen Anspruch nicht stützen. Es ist von der RP unbestritten vorgebracht worden, daß die Ausaft nicht an Hand des Fernsprechverzeichnisses geen wird. Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Änderung und der falschen Auskunft besteht also ht.

Der Kläger war also verpflichtet, an die DRP die vereinbarte Gebühr für die Eintragung zu zahlen. Da er dies nicht rechtzeitig getan hat, war die DRP zur Sperrung seines Anschlusses und Erhebung der Gebühr gemäß § 28 III der Fernsprechordnung berechtigt. Wenn der Kläger die bezahlte Gebühr von einer späteren Gebührenrechnung kürzte, war die Sperre wegen Nichtzahlung dieser späteren Gebühr ebenso berechtigt. Der Kläger hat also keinen Anspruch auf Rückzahlung der gezahlten Beträge gegen die DRP«[11]).

5. Kein Ersatzanspruch des Empfängers eines Auslandstelegramms, das von der Aufgabeverwaltung verspätet der Bestimmungsverwaltung übermittelt wird (§ 24 der Telegraphenordnung vom 30. Juni 1926, Amtsbl des RPM S. 447).

Urteil des AG Breslau vom 25. April/2. Mai 1929 — 73 C 2849/28.

Am 4. Oktober 1928 gab die Firma K. in Danzig an die Firma L. in Breslau ein Telegramm auf, in welchem der Breslauer Firma eine Verkaufofferte, befristet bis zum Abend des 4. Oktober 1928, gemacht wurde. Das Telegramm wurde von Danzig erst am 5. Oktober, also nach Ablauf der in ihm gesetzten Annahmefrist, an die Deutsche Reichspost nach Breslau übermittelt. Die DRP stellte es der Firma L. sofort zu. Die Firma L. behauptete gleichwohl, die DRP habe das Telegramm verzögert, und verklagte die DRP auf Schadensersatz mit der Behauptung, sie hätte ohne die Verzögerung die Offerte der Firma K. angenommen und dabei Gewinn erzielt. Das Amtsgericht Breslau hat die Klage abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Der Anspruch der Klägerin gegen die DRP ist unberechtigt. Auf den Grund eines Vertrags kann die Klägerin ihren Anspruch nicht stützen, da zwischen ihr und der Klägerin ein Vertragsverhältnis nicht besteht. Ob Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte aus unerlaubter Handlung überhaupt gegeben sein könnten, kann dahingestellt bleiben, da die Beweisaufnahme bedenkenfrei ergeben hat, daß eine Verzögerung des Telegramms durch die Beklagte nicht stattgefunden hat. Die Behauptung der Klägerin, das Telegramm sei bereits am 4. Oktober 1928 um 2 Uhr von Danzig nach Breslau aufgegeben und kurz danach in Breslau von der Beklagten aufgenommen worden, ist als durch die amtliche Auskunft der Telegraphenverwaltung der Freistadt Danzig vom 30. März 1929 widerlegt anzusehen ..... Der Auffassung der Klägerin, daß diese amtliche Auskunft von ihrem Unterzeichner ohne Kenntnis der Sachlage erteilt worden sei und .... unmöglich stimmen könne, vermag sich das Gericht nicht anzuschließen. Das Gericht hat keine Bedenken gegen die tatsächliche Richtigkeit der erteilten Auskunft.

[11]) Das Urteil ist im Ergebnis richtig. In der Begründung ist einiges zu beanstanden. So sind die Bestimmungen über die Eintragungen im Fernsprechbuch nicht »vertraglich« festgelegt, sondern durch Rechtsverordnung (FO und AB dazu). Desgleichen sind die Gebühren nicht vereinbart, sondern in der FO und den AB dazu festgesetzt. — Auf angeblich unrichtige Auskunft konnte der Anspruch des Teilnehmers mangels eines materiellen Ersatzanspruches (vgl. § 29 II Ziffer b FO) nicht gegründet werden.

Hiernach ist bewiesen, daß die Beklagte das Telegramm erstmalig erst .... am 5. Oktober 1928 .... aufgenommen hat. Die hier (Breslau) um 8 Uhr 45 Minuten erfolgte telephonische Übermittlung des Telegramms an die Klägerin ist als durchaus rechtzeitig anzusehen. Hiernach kann die Klägerin schon aus diesem Grunde einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte nicht geltend machen«[12]).

6. Beweis gegen die Richtigkeit der Zählungen der Ortsgespräche (§§ 16, 25 III Satz 3 der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65).

Urteil des AG Berlin-Charlottenburg vom Januar 1929 — 38 C 1518/27.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Der Teilnehmer, der angeblich zu viel erhobene Fernsprechgebühren zurückverlangt, ist gemäß § 25 III der Fernsprechordnung beweispflichtig, daß die Gesprächszählung der DRP unrichtig ist und diejenige des Teilnehmers zutreffend ist. Da die beklagte DRP die Zählung nach einem von ihr als zuverlässig erprobten System vornimmt, sind an den vom Kläger (Teilnehmer) zu führenden Nachweis erhöhte Anforderungen zu stellen. Er hat nicht nur nachzuweisen, daß das von ihm eingeführte Zählsystem dem der Beklagten gleichwertig ist, sondern daß es durch die gesamte Art der von ihm eingerichteten Kontrollmaßnahmen übertroffen wird. Dieser Nachweis kann trotz der erfolgten Zeugenvernehmung nicht als geführt angesehen werden. Zunächst ist das vom Kläger beobachtete Verfahren der Eintragung jedes Gesprächs bei jedem Anruf in ein besonderes Buch insofern ungenau, als der Kläger und die von ihm dazu beauftragten Personen manche Gespräche dann nicht eingetragen haben, wenn vorher ein Gespräch angemeldet war, bei welchem ein Anschluß nicht erzielt wurde. Ferner konnten die vernommenen Zeugen nur bekunden, das Gespräche, die sie geführt haben oder die in ihrer Gegenwart geführt wurden, in das betreffende Buch eingetragen wurden. Dagegen fehlt der Nachweis dafür, daß auch der Kläger, wenn er in Abwesenheit anderer Personen telephoniert hat,

ebenfalls diese Eintragungen vornahm. Eine zu
lässige Kontrolle ist jedoch nur dann möglich, w
jeder, der ein Gespräch führt, von einer ande
Person dahingehend überwacht wird, daß ein Verm
dieses Gesprächs vorgenommen wird. Der nach §
III FO erforderliche Nachweis konnte daher nicht
geführt angesehen werden«[13]).

C. Aus anderen Rechtsgebieten.

1. Der Bescheid, durch den ein Beamter in den Ruhest
versetzt wird, kann wegen arglistiger Täuschung und we
Irrtums angefochten werden.

Urteil des RG vom 1. Februar/23. Ap
1929 — III 345/1928.

Der Kläger, Bürodirektor G. in B., der bis dahin
Dienste der verklagten Stadtgemeinde B. gestanden h
wurde im März 1925 auf seinen Antrag zum 1. A
1925 wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand vers
dabei wurde ihm die Höhe des ihm — unter Vorbe
der Genehmigung der Stadtverordnetenversammlung
zugedachten Ruhegehaltes mitgeteilt. Ehe noch die let
ihre Zustimmung erteilt hatte, stellte sich heraus, daß
Kläger umfangreiche Unterschlagungen zum Nachteil
Beklagten verübt hatte. Dieserhalb ist er rechtskräfti
einer Gefängnisstrafe von 1 Jahr und 6 Monaten
urteilt worden. Auf Grund dieses Sachverhaltes focht
Magistrat mittels Schreibens vom 3. März 1926 seine
klärungen in der dem Kläger gemachten Mitteilung w
arglistiger Täuschung und Irrtums an und verweig
aus diesem Grunde sowie mit Rücksicht darauf, daß
ein Zurückbehaltungs- und Aufrechnungsrecht zustehe,
Zahlung. Der Kläger beschritt nach vergeblicher Anru
des Bezirksausschusses den Rechtsweg. Die Klage w
abgewiesen. Mit Zustimmung der Beklagten die Berufu
instanz umgehend, hat der Kläger Revision eingelegt
beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und s
Klage stattzugeben.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Der Magistrat der verklagten Stadtgemeinde
nach der Feststellung des angefochtenen Urteils d
Beschluß vom 25. März 1925 dem Antrag des Kläg
ihn wegen Dienstunfähigkeit zum 1. April 1925 in
Ruhestand zu versetzen, zugestimmt. Gegen die Re
wirksamkeit dieses Beschlusses sind Bedenken in form
oder materieller Hinsicht weder erhoben noch ersich
geworden. Gleichwohl will die Beklagte die ihm
sprechende Mittelung ihres Magistrats an den Kl
nicht gelten lassen, weil dieser sie nach Kundwerden
Verfehlungen des Klägers und seiner deshalb erfol
Bestrafung angefochten habe und sie hierdurch ni
geworden sei. Der Kläger bestreitet, daß eine solche
fechtung bereits wirksam gewordener Zurruhese
rechtlich möglich und daß es überhaupt angängig sei

---

[12]) Die Klage war von vornherein aussichtslos. Klar war zunächst, daß die Klägerin L. als Empfängerin eines im Auslande aufgelieferten Telegramms keine Ersatzansprüche gegen die Deutsche Reichspost hat. Der Empfänger eines Telegramms hat niemals irgendwelche Vertragsansprüche gegen die Telegraphenverwaltung. Im übrigen entstehen durch eine Telegrammauflieferung im zwischenstaatlichen Verkehr immer nur Rechtsbeziehungen zur Aufgabeverwaltung, niemals aber zur Bestimmungsverwaltung (vgl. Neugebauer, Fernmelderecht 1929 S. 543).

Ersatzansprüche aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung kommen im Telegrammverkehr ebenfalls nicht in Frage. Denn der § 24 TO schließt durch seine allgemeine Fassung nicht nur Vertragsansprüche, sondern auch Ansprüche aus unerlaubter Handlung aus (vgl. Neugebauer a. a. O. S. 568, 569). Diesen Rechtssatz, diese Wirkung der Reglung der Rechtsbeziehungen des Publikums zur Telegraphenverwaltung hat das Amtsgericht nicht genügend beachtet, es hätte erst gar nicht in eine Beweisaufnahme über die Rechtzeitigkeit der Zustellung des Telegramms eintreten sollen. Im übrigen hätte das Amtsgericht die Klage auch deshalb ohne jede Beweisaufnahme sofort abweisen müssen, weil die Klage nach den eigenen Behauptungen der Klägerin nur fahrlässige Vermögensschädigung geltend machte und weil das bürgerliche Recht ein Recht auf Ersatz hierfür auf Grund unerlaubter Handlung nicht zugesteht. Die Klage war also von vornherein gänzlich aussichtslos.

[13]) Vgl. wegen ähnlicher Rechtsstreitigkeiten die Zusammenste
bei Neugebauer, Fernmelderecht und Rundfunkrecht
S. 647 Anm. 6 und Neugebauer, Fernsprechrecht 1927 S
(Band 11 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in W
schaft und Praxis«). Die Bemerkung des Urteils über die
eintragung solcher Gespräche, bei denen ein Anschluß nich
zielt wurde, bezieht sich offenbar nicht auf Ortsgespräche, so
auf Ferngespräche, bei denen in solchen Fällen die Fünftelg
(§ 25 II, 2 FO) fällig wird. Hat der Teilnehmer solche Gesp
nicht notiert, so ist in der Tat schon dadurch erwiesen, daß
Methode der Gesprächszählung nicht zuverlässig ist.

rundsätze des bürgerlichen Rechtes über Anfechtung d ihre Wirkungen auf das öffentliche Recht, insondere auf Beamtenverhältnisse zu übertragen. ztere sind allerdings auch in ihren vermögensrechtchen Beziehungen ausschließlich nach öffentlichem Recht beurteilen und unterliegen weder der Anwendung ch der Übertragung von Grundsätzen des bürgerchen Rechtes (RGZ Bd. 107 S. 189, 190). Diejenigen chtsgedanken aber, die sich sowohl im bürgerlichen wie öffentlichen Rechte finden und in ersterem eine auch f letztere anwendbare Fassung gefunden haben, finden ch dort — dann aber als zu ihm gehörende Rechtssätze Anwendung (RGZ Bd. 110 S. 294). Ein solcher, ch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts wirksamer echtsgedanke ist der einer Anfechtbarkeit von Verwalngshandlungen wegen Willensmängel jedenfalls insoeit, als diese bei der Anstellung von Beamten obwalten. as ist inhaltlich schon in der in RGZ Bd. 83 S. 429ff. S. 432, 433) abgedruckten Entscheidung des erkennenden enats anerkannt worden. Begründete Bedenken gegen ese Rechtsauffassung haben sich nicht ergeben. An ihr daher festzuhalten und folgerichtig ergibt sich aus ihr, ß, wie die zur Begründung des Beamtenverhältnisses hrende Anstellung der Anfechtung wegen Willensängel unterliegen kann, so auch die zur Beendigung des eamtenverhältnisses führende Zurruhesetzung, wenn n Willensmängeln beeinflußt, anfechtbar ist.

Der Beklagten ist daher zuzugeben, daß ihr Magistrat chtlich in der Lage gewesen ist, seine hier in Frage hende Erklärung anzufechten. Er hat das unter Bezugahme darauf getan, »daß der Kläger im vollen Bewußtin seiner Verfehlungen das Pensionsgesuch eingereicht d die auf dasselbe bezügliche Erklärung des Magistrats tgegengenommen habe.« In diesem Vorgange hat das gefochtene Urteil eine Anfechtung wegen Täuschung n d Irrtums erblickt und sie durchgreifen lassen. Die nnahme eines der Anfechtung Raum gebenden Irrtums egegnet keinem rechtlichen Bedenken. Denn die Beklagte ar, wenn sie den Kläger auch wegen Dienstunfähigkeit wie geschehen zur Ruhe setzen konnte, doch, wie der evision entgegenzuhalten ist, keineswegs verpflichtet, s schon damals und ohne weiteres zu tun. Im angechtenen Urteil ist als tatsächliche und für den gegenärtigen Rechtszug bindende Annahme des Instanzerichtes ausgesprochen, daß der Magistrat der Beklagn zum Eingehen auf das Pensionierungsgesuch durch inen Irrtum über wesentliche Eigenschaften des Klärs veranlaßt worden sei, und zwar habe sich der Maistrat hinsichtlich der Pflichttreue des Klägers geirrt. ie Pflichttreue eines Beamten ist aber als dessen im ienstverkehr wesentlichste Eigenschaft anzusehen. Daher nterlag es bei dem festgestellten Sachverhalt keinem chtlichen Bedenken, daß angenommen worden ist, der agistrat würde bei Kenntnis des Umstandes, in wie ohem Maße dem Kläger diese unerläßliche Eigenschaft mangelte, von der Zurruhesetzung, wie sie damals erolgte, abgesehen haben; zu ihrer Erklärung sei er durch inen Irrtum über diese Eigenschaft des Klägers vernlaßt worden, und er sei daher befugt, sie wegen dieses rrtums anzufechten.

Die Anfechtung beseitigte mithin die Rechtswirksamit des Magistratsbescheides, auf den der Kläger seinen lageanspruch stützt, und zwar hob sie ihn mit rückirkender Kraft auf. Gegenüber den von der Revision egen diese Rechtsauffassung vorgebrachten Bedenken ist darauf hinzuweisen, daß auch im Gebiete des öffentlichen Rechtes die Notwendigkeit besteht, mit einem Willensmangel behaftete und wegen desselben angefochtene Rechtshandlungen in der Weise beseitigen zu können, daß sie auch für die zurückliegende Zeit der Wirkung entkleidet und so behandelt werden, als ob sie nie vorgenommen worden seien. Welchen Einfluß diese Beseitigung auf solche Verhältnisse und Gestaltungen ausübt, welche in Ansehung Dritter auf Grund der nunmehr beseitigten Rechtshandlung inzwischen entstanden waren, erübrigt sich bei der Gestaltung des vorliegenden Falles hier zu erörtern (vgl. etwa für das bürgerliche Recht § 142 Abs. 2 BGB).

Die Abweisung der Klage war daher rechtlich nicht zu beanstanden, demzufolge die Revision zurückzuweisen.«

2. Unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl S. 437).

Urteil des LG Koblenz vom 1. März 1929 — 4 S 244/28.

Ein Postkraftwagen der beklagten Deutschen Reichspost hatte mit einem Reifen des Vorderrades einen auf der Fahrbahn liegenden Stein erfaßt und in die Schaufensterscheibe des Klägers geschleudert, die dadurch zerschlagen wurde. Die auf Ersatz des entstandenen Schadens gerichtete Klage ist unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils abgewiesen worden.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Es kann dahingestellt bleiben, ob mit dem Vorderrichter allein auf Grund der Aussage des vernommenen Zeugen als erwiesen angesehen werden kann, daß der Stein durch den Kraftwagen der Beklagten in das Schaufenster des Klägers geschleudert worden ist. Selbst wenn man dies zu Ungunsten der Beklagten als richtig unterstellt, so wäre darin nach der Auffassung des Berufungsgerichts ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 Satz 1 des Automobilgesetzes zu erblicken, für das die Beklagte nicht ersatzpflichtig ist. Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist im Gesetz nicht näher bestimmt. Schrifttum und Rechtsprechung legen ihn im allgemeinen dahin aus, daß es sich um ein Ereignis handeln muß, das auch durch die äußerste, nach den Umständen gebotene Sorgfalt des Halters und seiner Leute nicht zu verhindern gewesen ist. Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses ist also bedeutend weiter als der der höheren Gewalt und umfaßt auch Tatsachen, die auf die eigentlichen Gefahren des Kraftfahrbetriebes zurückzuführen sind, ja sogar solche, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederzukehren pflegen.

Bei der Prüfung der Frage, ob das hier streitige Ereignis auch durch die äußerste, vernünftigerweise nach der ganzen Sachlage dem Fahrer des Kraftwagens zuzumutende Sorgfalt nicht hätte verhindert werden können, ist folgendes zu berücksichtigen.

Der Kraftwagen fuhr, wie die Beweisaufnahme ergeben hat, in langsamem Tempo an dem Hause des Klägers vorbei, er wollte vor dem Nebenhause des Klägers halten. Mit den rechten Rädern war der Kraftwagen noch etwa 3,5 Meter von dem Hause des Klägers entfernt. Der Fahrer des Wagens behauptet, den fraglichen Stein, der, wenn er mit dem von dem

Kläger bei der Augenscheinseinnahme vorgezeigten identisch ist, etwa faustdick ist, überhaupt nicht gesehen zu haben. Darin kann, unterstellt, daß der Stein auf der Straße vor der Fahrbahn des Kraftwagens gelegen hat, nicht ohne weiteres irgendeine Fahrlässigkeit des Fahrers erblickt werden; denn es ist zu berücksichtigen, daß es sich hier um die Hauptstraße einer Stadt handelt, in der regelmäßig derartige Steine nicht herumzuliegen pflegen, so daß die Kraftwagenführer in derartigen Straßen ihr Augenmerk mehr auf die allgemeine Übersicht über die Straße und den Verkehr auf derselben richten dürfen, als auf derartige kleine Hindernisse. Zudem soll es sich auch nur um diesen einzelnen dort liegenden Stein gehandelt haben und nicht etwa um mehrere, die vielleicht eher aufgefallen wären. Aber selbst wenn der Fahrer des Kraftwagens den Stein gesehen hätte, konnte von ihm nicht verlangt werden, daß er, soweit dies die örtlichen Verhältnisse überhaupt gestattet hätten, um den Stein hätte herumfahren müssen. Es ist mit dem praktischen Bedürfnis des Kraftwagenverkehrs nicht vereinbar, wollte man verlangen, daß ein großer Paketkraftwagen jedem Kieselstein ausweichen solle. Der Fall, daß durch einen Kraftwagen, wie hier, ein Stein so weit und hoch zur Seite geschleudert wird, ist so außerordentlich selten, daß er vernünftigerweise von dem Kraftfahrer nicht in Erwägung gezogen zu werden braucht. Regelmäßig wird ein Kraftwagen einem solchen Stein lediglich mit Rücksicht auf die Schonung seines Wagens und seiner Reifen ausweichen. Zu alledem ist im Hinblick darauf, daß vor dem Nebenhause des Klägers Kanalarbeiten vorgenommen wurden, auch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß der Stein erst in dem Augenblick vor das Auto gerollt ist, als dies an dem Hause des Klägers vorbeifuhr.

Nach alledem ist ohne Überspannung der dem Führer des Kraftwagens zuzumutenden Sorgfaltspflicht nur der Schluß berechtigt, daß der hier vorliegende Unf
selbst wenn es sich so verhält, wie der Kläger behaup
auch bei der äußersten, nach der Sachlage dem Fah
zuzumutenden Sorgfaltspflicht sich als unvermeid
darstellt. Es handelt sich daher um ein unabwendba
Ereignis, das nach § 7 Abs. 2, Satz 1 des Automo
gesetzes die Ersatzpflicht des Halters des Kraftwag
ausschließt (vgl. Müller, Kommentar zum Automo
gesetz, 3. Auflage 1928, S. 240, worin der Fall, daß
Radreifen eines Kraftfahrzeugs einen auf der F
bahn liegenden Stein erfaßt und in eine Fenstersch
schleudert, als Schulbeispiel für ein unabwendbares
eignis angeführt ist). Die Klage war daher, wie
schehen, abzuweisen.«[14])

3. Betrug durch Einwurf falscher Münzen in Fernsp automaten (§ 263 StGB).

Urteile des AG Breslau vom 12. März 1
— 29 D 3/29 und 29 D 11/29 (zwei gleichlaut
Urteile gegen zwei verschiedene Angeklagte).

Aus den Gründen:

»Der Angeklagte hat durch den Einwurf alter, w
loser Münzen das Gongzeichen (der Automatenvor
tung) hervorgerufen. Er spiegelte dadurch (der di
tuenden Beamtin auf dem Fernsprechamt) die fa
Tatsache vor, er habe richtig bezahlt, erregte in
diensttuenden Beamtin einen diesbezüglichen Irr
und tat das in der Absicht, nicht mehr zu bezahlen,
sich einen rechtswidrigen Vermögensvorteil zu
schaffen. Der Angeklagte ist daher wegen Betrug
bestrafen (§ 263 StGB).«

[14]) Das Urteil, das für den Kraftwagenverkehr von beson Bedeutung ist, gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Anmerkungen 1 bis 7 und 14 von Ministerialrat Dr. Schneider, Anmerkungen 8 bis 13 von Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Reichsdruckerei, Berlin.
3743. 29. III.

rchiv für Post und Telegraphie

erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

.7 — Berlin, Juli — 1929

50 Jahre Reichsdruckerei.

Von F. Helmberger, Direktor der Reichsdruckerei, Berlin.

u den großen Taten des Generalpostmeisters v. Stephan auch die Gründung der Reichsdruckerei, deren hriges Bestehen in den ersten Tagen des Juli in cher, würdiger Form gefeiert wurde. Die Vorichte der heute Weltruf genießenden Druckerei des schen Reiches beginnt mit dem Erwerb der ehemals Decker'schen Oberhofbuchdruckerei im Jahre 1877 und mit der Übernahme der 1851 begründeten Preuen Staatsdruckerei durch das Reich im Jahre 1879. h Erlaß des Generalpostmeisters vom 6. Juli 1879, Tage der Genehmigung des ersten Haushaltes der hsdruckerei, wurden die beiden Druckereien zu einer n Behörde, der »Direktion der Reichsdruckerei«, vert und die Leitung dem bisherigen Direktor der Preuen Staatsdruckerei, Geheimen Regierungsrat Busse, ragen.

ach der Anweisung über die Verwaltung und den ieb der Reichsdruckerei vom 20. Juni 1879 ist sie »in Linie zu unmittelbaren Zwecken des Reichs und der desstaaten bestimmt. Sie soll indes auch ermächtigt Arbeiten von städtischen usw. Behörden und von Kortionen, sowie solche Arbeiten zu übernehmen, deren teche Herstellung in Deutschland nur mit den der Reichserei eigentümlichen Verfahrensweisen und Hilfsmitteln hbar ist. Ferner erhält die Reichsdruckerei die Bes, auch von Privatpersonen Werke, deren Verbreiwissenschaftliche oder Kunstinteressen wesentlich zu rn geeignet ist, ausnahmsweise zum Druck anmen, sofern die Reichsdruckerei sich vermöge ihrer ihre Hauptaufgaben bedingten speziellen Betriebshtungen für die Herstellung der fraglichen Druckten besonders eignet und finanzielle Opfer dadurch herbeigeführt werden. Die Verwaltung der Anstalt e einer der Oberleitung des Generalpostmeisters unterneten Behörde übertragen, welche die amtliche Beung »Direktion der Reichsdruckerei« führt. Der sdruckerei steht ein Direktor vor. Derselbe führt die altung nach Maßgabe der Gesetze und der von dem ralpostmeister gegebenen Anweisung selbständig und eigener Verantwortlichkeit. Für das Dienstverhältnis ei der Reichsdruckerei etatsmäßig angestellten Beamten sind die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften maßgebend. Das Beschäftigungsverhältnis der bei der Reichsdruckerei beschäftigten Techniker und Werkleute sowie deren Gehilfen wird im Wege des Vertrages geregelt; über die Annahme und Entlassung derselben hat, soweit nicht in den bestehenden Verträgen oder Anstellungspatenten andere Festsetzungen getroffen worden sind, der Direktor selbständig zu befinden. Sowohl die angestellten Beamten, als auch die im Wege des Vertrages angenommenen Personen sind verpflichtet, über alle vermöge ihrer Arbeit oder ihrer Beschäftigung in der Reichsdruckerei ihnen bekannt werdenden Angelegenheiten, namentlich über die Druckaufträge und über die in der Anstalt zur Anwendung kommenden Verfahrensweisen, unverbrüchliche Verschwiegenheit zu beobachten. Für die von der Reichsdruckerei auszuführenden Arbeiten sind von derselben solche Preissätze in Anwendung zu bringen, daß nach Deckung der Selbstkosten einschließlich der Zinsen für das Anlage- und Betriebskapital ein die Erhaltung der Anstalt und die Förderung ihrer Zwecke sichernder Gewinn erzielt wird.«

Wenn auch die seither vergangenen fünf Jahrzehnte in Aufbau und Führung des Unternehmens manche Veränderung brachten, sind doch die obigen von Stephan gegebenen grundlegenden Bestimmungen maßgebend geblieben bis auf den heutigen Tag. Die große Linie der Verwaltungsgrundsätze fand eine würdige Ergänzung in der Zusammensetzung der Druckerei selbst. Schon von Anbeginn wurde der Betrieb in Abteilung I und Abteilung II gegliedert. Die erstere bestand aus der ehemaligen Preußischen Staatsdruckerei und befaßte sich ausschließlich mit der Herstellung geldwerten Druckes, während die vormalige Oberhofbuchdruckerei als Abteilung II neben dem anfallenden Tagesbedarf an gewöhnlichen Drucksachen vornehmlich den geheimen und wissenschaftlichen Druck pflegte, wobei sie von der eigenen Schriftgießerei die beste Unterstützung fand. Dem auftretenden Bedürfnis gemäß gesellten sich den beiden eigentlichen Druckereien schon in den achtziger Jahren die Chalkographische Abteilung zur Pflege der künstlerischen Wiedergabeverfahren und die Gravierabteilung zu. Die letztere umfaßte die Werkstätten für Stich, Stempelschnitt, Galvanoplastik, Schriftgießerei und betrieb

auch die Herstellung der Schöpfformen für die im Hause benötigten Wasserzeichenpapiere. Als letztes der abgegrenzten Arbeitsgebiete entstand jenes der Maschinenabteilung; ihre Aufgabe ist die Erzeugung von Kraft, Licht und Wärme, sowie die Pflege und Ergänzung des umfangreichen Maschinenparks. Diese natürliche Gliederung der Arbeitsbereiche war im wesentlichen schon um 1890 abgeschlossen. Wie zweckmäßig sie war, geht daraus hervor, daß, abgesehen von Paralleleinrichtungen während der Kriegs- und Inflationszeit, ihre Grundlinien bis heute die gleichen geblieben sind.

Direktor Busse führte die Reichsdruckerei mit bestem Erfolge bis zum 1. April 1896. Ihm folgte der Geheime Regierungsrat Wendt, der gleich seinem Vorgänger aus dem höheren Baudienst hervorgegangen war. Wendts besonderes Verdienst war neben der Modernisierung des Betriebes die Belebung der deutschen Schrift- und Buchkunst im Wirkungskreise der Reichsdruckerei. Er zog junge Künstler, darunter auch den genialen Joseph Sattler, zur Mitarbeit heran und schuf mit ihrer Hilfe Druckwerke, welche der Reichsdruckerei Ehre und Ansehen in aller Welt brachten. Genannt seien nur der Amtliche Katalog zur Pariser Weltausstellung 1900 und die Prachtausgabe des Nibelungenliedes als Meisterwerk Sattlers. Leider mußte Direktor Wendt schon am 1. Oktober 1902 aus Gesundheitsrücksichten seinen Dienst aufgeben. Seine beiden Nachfolger, der Geheime Oberregierungsrat Landbeck bis 1. Mai 1912, und von da an der Geheime Regierungsrat Görte bis 1. April 1919, waren aus dem höheren Verwaltungsdienst der Post hervorgegangen. Wenn die letztgenannten beiden Herren auch ihre Hauptaufgabe in der Verwaltung fanden, so widmeten sie sich auch den technischen und künstlerischen Pflichten der Reichsdruckerei mit solchem Erfolge, daß der Personalstand von 2 085 Ende März 1906 auf 2 952 im Jahre 1914 anwachsen konnte.

Der Ausbruch des Krieges brachte in die Entwicklung der Reichsdruckerei eine jähe Wendung. Bei dem unübersehbaren Bedarf an Papiergeld und Drucksachen mußte der Betrieb sofort auf Höchstleistung gebracht und dem einzigen Zwecke der Vaterlandsverteidigung dienstbar gemacht werden. Für die Mengen der in den vier Kriegsjahren von der Reichsdruckerei gefertigten geldwerten Druckarbeiten mögen folgende Zahlen sprechen:

2 222	Millionen Stück	Banknoten,
120	» »	Anleihen,
18 200	» »	Postwertzeichen,
7 420	» »	Wertzeichen und
5	» »	sonstige Wertpapiere.

Die Kriegsleistung der nichtgeldwerten Abteilung mag die folgende Gegenüberstellung veranschaulichen:

Es betrugen am Schlusse der Geschäftsjahre

	1913	1918
die Gesamtaufwendungen	3 807 026 *M*	20 070 270
davon		
Besoldungen und Löhne	1 394 245 *M*	3 932 478
Papier und Werkstoffe	1 397 808 *M*	12 475 616
die Zahl der Beschäftigten	735	1 061
die Zahl der Überstunden	84 707	205 115

Kriegsabbruch und Staatsumwälzung brachten k… merkliche Änderung. Direktion wie Belegschaft stel… ihre Tätigkeit weiter in den Dienst der Allgemeinheit, … sich leider sehr bald notwendiger als je erwies. Die … der anbrechenden Geldentwertung wurden verschärft d… die große Zahl der aus dem Felde Heimgekehrten und … sich ebenfalls bemerkbar machende allmähliche Lockerung … Ordnung aller Dinge. Der Fortfall der aus Krieg … Kriegswirtschaft fließenden Druckaufträge konnte … durch vermehrten Wertdruck überbrückt werden, doch … dringliche Erneuerung des während der vier Kriegsjahr… allen Teilen sehr verbrauchten Betriebes war noch n… durchzuführen. In das Jahr 1919 fiel auch die … besetzung des Direktorpostens durch den Verfasser di… Zeilen, einen aus dem Druckgewerbe hervorgegange… Fachmann, der am 15. August die Leitung der Rei… druckerei übernahm und seither in diesem Amte wirkt.

Über die Leistungen im geldwerten Druck von Kri… ende bis Anfang 1924 im einzelnen zu berichten, ist … Rahmen dieses Aufsatzes unmöglich. Es fehlt uns h… auch der Maßstab für ihre Wertung, wie das Vorstellun… vermögen für die Zahlen und Mengen. Um aber die … malige Lage in großen Strichen zu zeichnen, seien folg… Tatsachen genannt: In den Jahren 1922/23 verarbe… die Reichsdruckerei an Wasserzeichenpapieren für den W… druck die Erzeugung von 9 Papierfabriken, der Bet… beschäftigte zeitweilig bis 13 000 Personen und bedi… sich außerdem der Mithilfe von 60 Privatdruckereien … allen Teilen Deutschlands, die mit Papier und Pla… auszurüsten und in ihren Leistungen genauestens zu ü… wachen waren. Zum Druck der Papiermark wurden al… in den Monaten April bis November 1923 von … Reichsdruckerei 6 081 Tonnen Banknotenpapier … Werte von rund 20 Millionen Goldmark verbrau… Die gesamte Leistung an geldwertem Druck zeigt … gende Tabelle:

	Kriegsende bis 31. 3. 1919	1. 4. 1919 bis 31. 3. 1920	1. 4. 1920 bis 31. 3. 1921	1. 4. 1921 bis 31. 3. 1922	1. 4. 1922 bis 31. 3. 1923	1. 4. 1923 bis 31. 3. 1924	Insgesam…
	in Millionen Stück						
Geldscheine	293,21	604,70	950,06	970,36	1 587,22	3 975,24	8 380,7…
Anleihen	11,00	14,29	3,72	4,74	19,80	21,85	75,4…
Sonstige Wertpapiere	0,40	3,55	2,60	2,65	5,22	3,35	17,7…
Postwertzeichen	1 626,30	8 001,50	10 159,10	7 093,06	9 132,89	20 151,75	56 164,6…
Sonstige Wertzeichen	641,60	3 691,12	5 653,53	4 784,08	7 506,14	10 049,23	32 325,7…

it der Ausgabe der Rentenmark und der Fertigstel- der neuen Billionennoten zu Anfang 1924 war das der Banknotenpresse bis auf weiteres getan. Die Mark — unsere heutige Reichsmark — aber stand in weiter Ferne, und andere Aufträge fehlten. Außer- wurde mit dem 1. April 1924 die Reichsdruckerei auf wirtschaft gestellt und gleichzeitig die kameralistische führung durch die kaufmännische ersetzt. Danach die Reichsdruckerei künftig für die Mittel zu ihrer haltung selbst aufzukommen und die Überschüsse all- ich an die Reichshauptkasse abzuführen.

ese harten aber notwendigen Maßnahmen bedingten völlige Reorganisation des Unternehmens. In ihrem ge wurden im Sommer 1924 etwa 5 000 Beschäf- abgebaut und der Rest von wenig mehr als 3 000 onen zum großen Teil auf Kurzarbeit gesetzt. Be- abteilungen und Werkstätten wurden aufgelöst, hinen und Betriebseinrichtungen abgebrochen, zehn- nde von Druckplatten eingeschmolzen und 28 000 qm nietete Arbeitsräume aufgegeben. Aus den Über- formte sich in kurzer Zeit ein neuer Organismus er alten bewährten Grundlage. Gegenwärtig besteht Unternehmen aus:

Direktion mit den der Verwaltung dienenden Büros,
Betriebsabteilung I (geldwerter Druck),
" II (nichtgeldwerter, geheimer und wissenschaftlicher Druck),
" III (Gravur, Galvanoplastik, Schriftgießerei und Formmacherei für Wasserzeichenpapiere),
" IV (Entwurf und Herstellung aller Urplatten für den Geld- und Wertdruck, Photographie, Chemigraphie und Kunstdruck),
" V (Kraftwerk und Maschinenverwaltung nebst Reparaturwerkstätten).

n den Verwaltungsstellen seien als die wichtigsten diejenigen für Papier, Materialien, Wertzeichen und sachen genannt. Im eigenen Verlag werden etwa Artikel vertrieben, davon mehr als 1 000 »Reichs- «.

e Arbeits- und Lagerräume umfassen rd. 76 000 qm. eübt werden alle Zweige des graphischen Gewerbes einschließlich Schriftgießerei, Druckfarbenerzeugung und Papiermacherei. Die Zahl der Maschinen beträgt rd. 1 400, davon 470 Pressen für Hoch-, Tief- und Flachdruck und 62 Setzmaschinen mehrerer Systeme. An Schriftgut sind 900 Tonnen, an Papier etwa 4 000 Tonnen vorhanden; verarbeitet werden täglich 35 Tonnen Papier. Die Belegschaft besteht aus 201 Beamten, 230 Angestellten im Aufsichts- und Bürodienst, 154 Kunstgewerblern, Korrektoren usw. sowie rd. 3 500 Wochenlöhnern beiderlei Geschlechts. In 10 graphischen Gewerben werden insgesamt 58 Lehrlinge ausgebildet.

Die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der nichtbeamteten Personen werden durch den Reichsangestelltentarif für die Angestellten, für die im Arbeiterverhältnis Tätigen durch einen Haustarif geregelt, der sich auf den für das Druckgewerbe verbindlichen Tarifbestimmungen aufbaut.

Da die Reichsdruckerei ein Unternehmen im Sinne des § 15 RHO ist, erscheint im Reichshaushaltsplan nur das voraussichtliche Endergebnis ihrer Jahresrechnung. Es betrugen in den Jahren 1926 bis 1928, den ersten normalen Nachkriegsjahren, die

	1926	1927	1928
	RM	*RM*	*RM*
Einnahmen ...	26 357 053	26 677 475	31 513 213
Ausgaben	21 431 975	21 434 833	26 544 949
Rücklagen und Reserven ...	727 492	443 910	686 388
Barablieferungen	4 197 586	4 798 731	4 281 875

Die Ausgaben enthalten auch die Aufwendungen für Erhaltung und Verbesserung des Betriebes, für Ruhegehälter und andere soziale Leistungen, sowie für Steuern, die im Jahre 1928 allein 530 000 *RM* betrugen. Zuschüsse erhält die Reichsdruckerei nicht.

In der anläßlich des Jubiläums im ehemaligen Preußischen Herrenhause am 4. Juli 1929 stattgehabten Festsitzung verlas der Herr Reichspostminister einen Erlaß des Herrn Reichspräsidenten und dankte allen Beteiligten, »vom obersten Leiter bis zum letzten Werkmann« für die allzeit treue Pflichterfüllung. Nach Entgegennahme zahlreicher Glückwünsche und Ansprachen schilderte der Verfasser das Werden und Wirken der Reichsdruckerei im Laufe der vergangenen fünfzig Jahre.

Das Postzeitungsamt in Berlin.

Von Oberpostinspektor Troisch, Berlin.

as Postzeitungsamt in Berlin*) nimmt unter den hrsanstalten der Deutschen Reichspost in verkehrs- chaftlicher und durch das enge Zusammenarbeiten mit eichshauptstädtischen Presse auch in kultureller Be- ng eine Sonderstellung ein. Es ist das Herz des Post- ngswesens Deutschlands und das größte Amt dieser in der Welt. Im Verlauf von mehr als 100 Jahren das Postzeitungsamt eine sehr wechselvolle Entwick- durchgemacht. Sein geschichtlicher Werdegang, der au seines Betriebes und der Umfang des von ihm zu ltigenden Verkehrs dürften daher von allgemeinem resse sein.

1. Die geschichtliche Entwicklung des Postzeitungsamts.

»Die Post als Mutter der Zeitung« lautete mit Recht die Inschrift, die der Reichsverband der Deutschen Presse in seinem Ausstellungsraum auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1925 in München angebracht hatte.

In vergangenen Jahrhunderten sammelten die deutschen Postmeister die Nachrichten, die ihre Postboten mitbrachten, und gaben sie zunächst mündlich, dann schriftlich und später gedruckt an andere Kreise gegen Vergütung weiter. Als dann die Herausgabe der Zeitungen auf besondere Verleger überging, behielten sich die Postmeister das Recht des Vertriebs der Zeitungen vor und erhielten von den Verlegern laufende Entschädigungen. Den Post-

Vgl. Archiv 1895, S. 303 ff. und 1913, S. 165 ff.

meistern lag dafür ob, alle Kosten zu tragen, die der Zeitungsvertrieb mit sich brachte; in der Hauptsache handelte es sich hierbei um die Beschaffung von Briefbeuteln, Schreib- und Verpackungsstoffen sowie um die Hergabe und den Unterhalt der Poststuben; die Postverwaltung beförderte hierfür die auf dem Postwege bezogenen Zeitungen gebührenfrei. Die Festsetzung des Preises für den Postbezug hing von den Postmeistern ab. Bei dem wachsenden Umfange des Zeitungsverkehrs war dies unzweckmäßig und unwirtschaftlich. Für die Verleger machte sich der Mangel an festen Vergütungssätzen bemerkbar, und die Postverwaltung hatte geldlich keinen Anteil an dem steigenden Zeitungsverkehr, vielmehr erhöhte Ausgaben durch den Ausbau der Verkehrsmittel. Dieser Zustand wurde durch das »Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungs-Wesens« vom 15. Dezember 1821, veröffentlicht in Nr. 19 der Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten (S. 215), geändert. Hierzu wurde eine Ausführungsinstruktion erlassen. Durch das Regulativ wurde der Postbezug allgemein geregelt, und der Zeitungsdebit wurde den Postbeamten zunächst in Berlin entzogen. In den Provinzen ging der Zeitungsdebit erst vom 1. Januar 1825 ab von den Postbeamten auf die Postverwaltung über. Als Ausgleich für den Einnahmeausfall gewährte man den Postmeistern Pauschsummen zur Beschaffung von Amtsbedürfnissen. Diese waren nicht gering, so wurden 1827 an 247 Postämter insgesamt 50 189 Thaler gezahlt; Breslau z. B. erhielt hiervon allein 1 200 Thaler.

Das Regulativ bestimmte in § 7, daß in Berlin vom 1. Januar 1822 ab ein Zeitungs-Comtoir in den Räumen des General-Postamts einzurichten und mit den Zeitungs-Vertriebsgeschäften für Berlin zu betrauen sei. Alle, sowohl von den Provinzial-Postämtern, als auch von einzelnen Personen bisher an die Postbeamten der Haupt- und Residenzstadt Berlin gerichteten Zeitungsbestellungen waren fortab an das neue Comtoir zu richten. Das Regulativ war die Geburtsurkunde des jetzigen Postzeitungsamts.

Erster Vorsteher und Rendant des Zeitungs-Comtoirs wurde Post-Commissarius Opfermann. Mit 3 Beamten und 2 Boten begann er seine Tätigkeit. Über die Zuteilung der 2 Boten heißt es in einer Verfügung des General-Postmeisters Nagler: »Mit Genehmigung Sr. Durchlaucht des Herrn Staats-Kanzlers [Fürst von Hardenberg] sind aus demjenigen Personal, welches beim Hof-Postmeister zu einer Versorgung mit einer Boten-Stelle im Hof-Post-Amte notirt worden ist, sofort zwei qualificirte Subjecte auszuwählen, und mit einer auf Anweisung zu liquidirenden Remuneration von 16 ggr täglicher Diaeten zum Dienste des neuen Comtoirs zu adhibiren.«

Das Zeitungs-Comtoir unterstand wie alle Postanstalten unmittelbar dem General-Postamt; als nächster Vorgesetzter wurde der Geheime Rath Ulrici zum Curator für das Zeitungs-Comtoir ernannt. Hierzu sei bemerkt, daß bis zum Jahre 1918 beim Reichspostamt ein Curator für das Postzeitungsamt bestellt war. In der ersten Zeit seines Bestehens hat das Zeitungs-Comtoir große Schwierigkeiten zu überwinden gehabt. Anscheinend waren dem Post-Commissarius von hoher Stelle deshalb Vorwürfe gemacht worden, denn er rechtfertigte sich in einem Bericht sehr eingehend und begründete die Unregelmäßigkeiten mit Raum- und Personalschwierigkeiten und mit der kurzen Vorbereitungszeit von nur 11 Tagen. Bemerkenswert ist in dem Bericht folgende Ausführung: »Was sind denn aber auch 4—5 Wochen fehlerhafte Geschäftsführ[...] im Vergleich zu der Organisation eines Ganzen, [...] wieder von so vielen Einzelheiten zusammengesetzt ist, [...] das Gedächtnis mehrerer Beamten in einer ununterbro[...]nen ja gespannten Thätigkeit erhält?« Er erwähnte [...] die »ungeheure Zahl von Paketen, welche die P[...]anstalten zu empfangen haben, und die sich gegen 330[...] laufen« und »daß zur Abfertigung eines Courses ö[...] nur 15 Minuten übrig bleiben, wenn dafür 3 Stun[...] nötig wären.« Es gab also bei der Post schon dam[...] das Arbeiten nach Minuten.

Auf Grund des Regulativs von 1821 (Ausführun[...]bestimmungen) mußte das Zeitungs-Comtoir eine »U[...]sicht der für das laufende Jahr regulirten Preise der [...]tungen und Journale« herausgeben. Der erste Zeitu[...]preis-Courant erschien Ende 1822 für das Jahr 1823 [...] enthielt 474, der zweite für das Jahr 1824 bereits [...] Zeitungen. Die weitere Entwicklung ist aus der Anla[...] Sp. 2 und 3 ersichtlich. Gedruckt wurde die Preisliste [...] 1865 von der Druckerei Gebrüder Unger, alsdann [...] der Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei von Decker, die 1[...] zur Reichsdruckerei umgestellt wurde.

Das Zeitungs-Comtoir, das in den ersten Jahren ge[...] über den Provinzial-Postanstalten eine Aufsichtsbefu[...] über die ordnungsmäßige Verrechnung der Zeitu[...]gebührnisse hatte, wurde durch Erlaß des Königs [...] Preußen vom 27. Januar 1824 vom 1. Januar 1825 mit dem seit 27. Oktober 1810 bestehenden »Gesetzessam[...]lungs-Debits-Comtoir« zusammengelegt. Der Gr[...] hierfür waren Ersparnismaßnahmen, bedingt durch [...] »ungünstige Finanzlage des Preußischen Staates«. [...] beiden Ämter führten fortab die gemeinsame Bezeichn[...] »Zeitungs- und Gesetzsammlungs-Debits-Comtoir«. [...] Personal bestand aus 6 Beamten und 4 Boten. Vorst[...] der vereinigten Ämter wurde der bisherige Vorsteher [...] Gesetzsammlung-Debits-Comtoirs Hofrath Scheffler. [...] der folgenden Zeit entwickelte sich das Amt immer [...] und mehr. Dies war in der Hauptsache eine Folge [...] Zusammenfassung des Zeitungsbetriebes in einer [...] und damit der Führung in geordnete Bahnen. Die [...]schleunigte Zustellung der Zeitungen an die Bezi[...] wurde sichergestellt, und Maßnahmen zur Verhütung [...] Unregelmäßigkeiten wurden getroffen. Der Staat [...] ein besonderes Interesse, den politischen Nachrichtenum[...] zu fördern und durch die Zeitungen die amtlichen [...]ordnungen und Bekanntmachungen so schnell wie mö[...] zu verbreiten, während früher das Zeitunglesen [...] der Unterhaltung der gebildeten Stände diente. Ein [...]sonderer Aufschwung im Zeitungsverkehr war in [...] Jahren 1840 bis 1860 zu verzeichnen. Insbeson[...] brachten die politischen Verhältnisse des Jahres 184[...] (Erkämpfung der Pressefreiheit) ein schnelles Anwac[...] der Zeitungen. Die Zahl der beim Zeitungs-Com[...] eingegangenen Bestellungen verdoppelte sich von 1847 [...] 1848.

Die Verteilung der Zeitungen erfolgte seinerzeit [...] Zeitungs-Comtoir bereits in ähnlicher Weise wie [...] jetzt nach kursweise eingerichteten Versendungsli[...] Die fertigen Zeitungspakete wurden dem Hof-Pos[...] oder unmittelbar den Eisenbahn-Postconducteuren g[...] Quittung übergeben. Die Pakete waren mit we[...] »Etiketten« mit der Aufschrift »Zeitungen aus Ber[...] so zu verschließen, daß eine Öffnung des Pakets [...] Verletzung des »Etiketts« nicht möglich war. [...] Zeitungspakete mit der Preußischen Gesetzsamml[...] wurden mit roten »Etiketten« verschlossen. Bis 1[...]

ten sämtliche gefertigten Zeitungspakete einzeln
gelt werden, damit »die Conducteure und Schirr-
er der Versuchung widerstünden, in unbewachten
enblicken ihre in der Regel als sehr unschuldig ge-
ne Neugier zu befriedigen«. An die Beamten des
zeitungsamts wurden große Anforderungen gestellt.
leiche der jetzigen Verhältnisse mit der »guten alten
fallen sicher zuungunsten der damaligen Zeit aus;
st von $3^1/_2$ V. — 1 N. oder von $3^1/_2$ V. — $6^1/_2$ V.
3—9 N. eine ganze Woche hindurch — jeden 4. Sonn-
erst frei — war zu leisten, dabei waren keine oder

In den Kriegen 1866 und 1870/71 versorgte das Zeitungs-Comtoir die Truppen im Felde mit Zeitungen, die wie auch im Weltkriege 1914/18 unter Umschlag mit der Anschrift des Empfängers übermittelt wurden.

Vom 16. Oktober 1871 ab führt das Amt die Bezeichnung »Postzeitungsamt«. Für das Gesetzsammlungs-Debits-Comtoir wurde im Jahre 1875 die Bezeichnung »Gesetzsammlungsamt« eingeführt. 1918 wurde das Postzeitungsamt mit dem Gesetzsammlungsamt wieder der Oberpostdirektion Berlin unterstellt. Das Gesetzsammlungsamt ist vom 1. Januar 1926 ab dem Reichsministe-

Abb. 1.



Annahmestelle.

z unzulängliche Verkehrsmittel vorhanden. Bis zu
Dienststunden betrug das wöchentliche Leistungsmaß.
5 1886 betrug es 63 Stunden; 1891 wurde es mit
tsicht auf den schweren Dienst beim Postzeitungsamt
60 Stunden herabgesetzt.

ei Einrichtung der Ober-Postdirektionen am 1. Ja-
r 1850 wurde das vereinigte Zeitungs- und Gesetz-
mlungs-Debits-Comtoir der Ober-Postdirektion Ber-
untergeordnet, aber 1865 wieder dem General-Post-
unmittelbar unterstellt. Vom 1. Januar 1868 ab
gen die Einnahmen und Ausgaben des Zeitungs-Com-
s auf den Etat des Norddeutschen Bundes über, wäh-
die Einnahmen und Ausgaben des Gesetzsammlungs-
its-Comtoirs in dem Preußischen Staatshaushalts-
verblieben. Es mußte seitdem für beide Ämter ge-
nt abgerechnet werden.

rium des Innern untergeordnet und heißt seit 1. Januar 1929 »Reichsverlagsamt«.

Das Postzeitungsamt war von der Gründung bis zum Jahre 1878 in der Spandauer Straße, alsdann bis 1895 in der Mauerstraße untergebracht. Seitdem befindet es sich in dem reichseigenen Gebäude in der Dessauer Straße, das im Jahre 1913 durch einen Erweiterungsbau vergrößert worden ist. Die Leitung des Postzeitungsamts lag in der Hand der in Anlage 1 vermerkten Vorsteher.

2. Der Geschäftsbetrieb des Postzeitungsamts.

Bei der Wichtigkeit des Zeitungsverkehrs kommt es in erster Linie darauf an, die Zeitungen schnell und regelmäßig in die Hände der Bezieher gelangen zu lassen, dabei aber den Verlegern eine möglichst späte Einlieferungsfrist zu gewähren. Auf diesem Grundsatz ist der Betrieb beim Postzeitungsamt aufgebaut worden.

Es bestehen 5 Abteilungen, und zwar:

Versendungsabteilung (I),
Bestellabteilung für die Tageszeitungen (II),
Bestellabteilung für die Zeitschriften (III),
Kassenabteilung (IV),
Verwaltungsabteilung (Amtszimmer usw.) (V).

In der Versendungsabteilung werden Tageszeitungen (zur Zeit 53) sofort kursweise von Tischen aus verpackt, während die Zeitschriften nach dem ABC in Fächer verteilt werden. Jedem Fernstehenden drängt sich hierbei die Frage auf, warum nicht auch die Zeitschriften kursweise verteilt werden; die Fächer für die einzelnen Absatzorte brauchten nur kursweise geordnet zu werden. Das ist aber aus folgenden Gründen unmöglich: Die Zeitungen werden nicht wie die Briefe mit bestimmter Anschrift versehen, sie müssen vielmehr ohne Anschrift auf rund 7 600 Absatzorte verteilt werden, es muß also für jeden Ort ein Fach vorhanden sein. Da die Ausgaben verschiedener Tageszeitungen zweimal täglich erscheinen, müssen auch täglich zwei Versendungsabschnitte eingerichtet werden. Bei kursweiser Anordnung der Verteilfächer müßten für jeden Versendungsabschnitt rund 7 600 Fächer vorhanden sein; ein übergroßer Raumbedarf wäre erforderlich. Es ist unmöglich, für beide Versendungsabschnitte die gleichen Fächer zu benutzen, da andere Züge und Kurse in Frage kommen; bei jedesmaliger Änderung der Fachwerke würden sich zahlreiche Fehlerquellen ergeben. Die Versendungslisten für rund 1 600 Zeitschriften müßten ebenfalls wie die der Tageszeitungen kursweise eingerichtet werden, es wäre aber ausgeschlossen, sich in solchen Versendungslisten zurecht zu finden. Weiterhin wäre erforderlich, daß die Zeitschriften wie die Tageszeitungen zu einer ganz bestimmten Zeit aufgeliefert werden. Es wäre dann wiederum unmöglich, alle an einem Tage eingelieferten Zeitungen rechtzeitig abzusenden. Bei der getrennten Bearbeitung der Tageszeitungen und Zeitschriften ist es dem Postzeitungsamt möglich, die Zeitschriften schon im Laufe des Tages in die nach dem ABC geordneten Fächer zu verteilen und sie unter Umständen bereits früher abzusenden. Dadurch wird erreicht, daß die Abendzüge entlastet werden, und daß die Zeitschriften bereits am nächsten Morgen den Beziehern zugehen.

Zunächst soll der Weg geschildert werden, den die Zeitungen von der Annahme bis zur Absendung der fertigen Säcke durchlaufen. Die Zeitschriften müssen Montags bis Donnerstags von den Verlegern bis 15 Uhr, Freitags und Sonnabends bis 12 Uhr eingeliefert werden, um sie am gleichen Tage noch versenden zu können. Schlußzeit für Einlieferung der Tageszeitungen ist dagegen für die Frühausgaben auf 1^{30} bis 2 und für die Abendausgaben auf 16^{25} Uhr festgesetzt worden. Die rechtzeitige Einlieferung der Tageszeitungen durch die Verleger ist von besonderer Wichtigkeit, weil mit der kursweisen Versendung zu den festgesetzten Zeiten pünktlich begonnen werden muß. Fehlt eine Zeitung oder wird sie zu spät eingeliefert, so müssen den Zeitungspaketen für die Absatzpostanstalten besondere Benachrichtigungszettel beigefügt, und für jeden bereits abgefertigten Ort müssen nach Schluß der allgemeinen Versendung die zu spät aufgelieferten Zeitungen nachgeliefert werden.

Von der Annahmestelle (Abb. 1) aus erfolgt die Verteilung der von den Verlegern je nach der Stärke in Ballen von 25, 50, 100 usw. gepackten Zeitungen nach Zusammenstellungen auf 23 Verteilstellen; 18 Stellen sind für das Inland (Abb. 2), eine für das Ausland, 2 für große Orte und 2 für Postanstalten in Groß-Berlin bestimmt. Die Stellen für Groß-Berlin und große Orte kommen a nur für die Verteilung der Zeitschriften in Frage. der 1. Verteilstelle werden die Orte bearbeitet, die im A zwischen Aachen 1 und Bensberg, bei der 2. Stelle Orte, die von Benshausen bis Budenheim stehen u. s so daß die Schlußorte im ABC bei der 18. Stelle lie Alle 18 Inlandstellen bearbeiten also die Tageszeitun für dieselben Kurse, es kommen jedoch unter diesen nur Orte in Frage, die der Stelle nach dem ABC zugeteilt s Die Verteilung der Tageszeitungen erfolgt vom Tisch a Um den Verteiler liegen die Tageszeitungen in Sta geordnet. Der Verteiler bildet nach den kursweise gerichteten Versendungslisten Bunde für die einzel Orte; ein anderer Beamter vereinigt sie mit den schriften, die vorher in die nach dem ABC geordn Fachwerke verteilt worden sind. In den kursweise gerichteten Versendungslisten sind die Orte nach der gangszeit der Züge geordnet. Postagenturen befinden in der Liste, zu der die zuständige Abrechnungs-Postan gehört. Bei jedem Kurse ist in den Versendungslisten gegeben, wann die Bearbeitung des Kurses beendet muß, damit dieser bei sämtlichen Stellen gleichzeitig fe gestellt wird und die Zeitungen für alle Orte dieses Ku mit dem vorgesehenen Zuge befördert werden. Durch kursweise eingerichteten Versendungslisten ist das P zeitungsamt in der Lage, zur Erleichterung des Betr in den Bahnposten und zur Vermeidung von Fehllei gen Zeitungspakete für die kleinsten Eisenbahnkurse zu tigen, ohne daß in der Versendungsabteilung von den amten besondere geographische Kenntnisse verlangt zu w den brauchen.

Für die Verteilung der Zeitschriften auf die Absatz (Abb. 2) sind, wie bereits erwähnt, rund 7 600 Fachw vorhanden. Das Einfächern muß, besonders bei Zeitsch ten mit ähnlich lautender Bezeichnung, sehr sorgfältig folgen, weil jede unrichtige Verteilung 2 Fehler, und z eine Fehlmeldung und eine Überzähligkeitsmeldung Folge hat. Kommen für einen Ort viele Zeitungen Zeitschriften auf, so fertigt die Verteilstelle einen Sack, unmittelbar zur Absendungsstelle, der sogenannten V sandabfertigung, gelangt. Der größte Teil der Zeitu pakete muß aber zunächst einer besonderen Sammels (Abb. 3) zugeführt werden. Diese vereinigt die glei Kursbunde aller Verteilstellen für die einzelnen Züge Säcken und leitet diese alsdann der Versandabfertig zu, von wo sie endlich in Kraftwagen zu den Abgangsba höfen befördert werden.

Mit welcher Schnelligkeit die Zeitungen Annahmest Verteilstellen, Sammelstelle und Versandabfertigung durchlaufen haben, geht daraus hervor, daß z. B. Teil der bis 16^{25} Uhr eingelieferten Abendzeitungen der Zeit von 16^{45} bis 17^{45} Uhr bereits in 60 Versan abgefertigt sein muß. Dies ist erforderlich, weil die tungen in Groß-Berlin noch in die letzte Tageszustell kommen müssen.

Die bei der Versendungsabteilung eingerichtete Art Verteilung bedingt auch die getrennte Bearbeitung der stellungen der Postanstalten, Anmeldungen von Verl stücken der Verleger, Zurückziehungen, Überweisungen u für Tageszeitungen bei der Bestellabteilung II und Zeitschriften bei der Bestellabteilung III.

Bei Abteilung II, deren Einteilung in 19 Bestellst der Einteilung in der Versendungsabteilung entspr muß für jede Bestellstelle außer den kursweise einger teten Versendungslisten noch ein Buch geführt werden, dem die einzelnen Orte nach dem ABC stehen (Verl buch).

ei der Bestellabteilung III, bei der 38 Bestellstellen
hen, bearbeitet jede Stelle nur eine bestimmte Zahl
Zeitschriften, jedoch sämtliche Orte von A bis Z. Die
n (Anl. 4), die gleichzeitig als Unterlage für die Ab-
nung mit den Absatz-Postanstalten und mit den Ver-
n dienen, sind jedoch nach dem ABC, so wie die Orte
der Versendungsabteilung bearbeitet werden, unter-
Im ganzen sind zur Zeit rund 2800 Versendungs-
vorhanden.
ie Kursstelle, die der Abteilung I zugeteilt ist, bear-
t die kursweise eingerichteten Versendungslisten; sie geführt worden. Die vierteljährlichen Zusammenstellungen der Postanstalten über die von ihnen bestellten Zeitungen und die dafür zu zahlenden Bezugsgelder — Formblätter hierzu werden den Postanstalten vorher übersandt — gehen dem Postzeitungsamt am Schlusse jedes Vierteljahrs zu. Auf Grund der Zusammenstellungen wird dann beim Postzeitungsamt die Gesamt stückzahl der bestellten Zeitungen mit den Eintragungen in den Bestellbüchern verglichen. Gleichzeitig mit den Zusammenstellungen muß der von den Postanstalten errechnete Gesamtbetrag an Bezugsgeldern nach Abzug etwaiger Gegenrechnungen mit

Abb. 2.



Eine der 18 Verteilstellen für das Inland.

et gewissermaßen das Hirn der Versendungsabtei-
g. Bei jeder Fahrplanänderung oder Neueinrichtung
Zügen zur Postbeförderung müssen u. U. die Kurse
sämtlichen Eintragungen umgesetzt werden, was be
ders beim Wechsel der Sommer- und Winterfahrpläne
umfangreiche und peinlich genaue Arbeit erfordert.
Kursstelle hat außerdem die Verpackung der Zei-
gen durch die Verleger, soweit sie ihre Zeitungen selbst
packen, zu regeln und zu überwachen sowie den Schrift-
hsel betr. Bahnhofs- und Luftpostzeitungen zu führen.
Der Kassenabteilung (IV) unterstehen die Hauptkasse,
Abrechnungsstelle mit den Verlegern und die Buch
erei, die die Abrechnung mit zur Zeit 4567 Postanstal-
im In- und Ausland auszuführen hat.
Das Abrechnungsverfahren ist in den letzten Jahrzehn-
durchgreifend umgestaltet und vereinfacht worden.
s jetzige Verfahren ist vom 1. Januar 1928 ab ein- Zeitungskontokarten dem Postzeitungsamt überwiesen werden. Später durch die Prüfung ermittelte Unterschiedsbeträge werden besonders eingesandt oder den Postanstalten erstattet. In der Abrechnung mit den Verlegern wird durch Vervielfältigung der nach den Versendungslisten ermittelten Zahl der insgesamt für jede Zeitung bestellten Stücke mit dem Bezugspreis die Forderung der Verleger ermittelt. Mit den Postanstalten im Auslande wird wie früher durch Aufstellung besonderer Rechnungen auf Grund von Kontobüchern abgerechnet. Beim Vierteljahrsabschluß (rund 9 Millionen *RM*) werden Schuld und Forderung an Bezugsgeldern gegenübergestellt.

Beim Postzeitungsamt bestehen noch folgende Geschäftsstellen, die den Abteilungen I bis III zugeteilt sind:

a) Briefstelle (Eingang und Abgang der zahlreichen Sendungen),
b) Zeitungspreislistenstelle,

c) Prüfungsstelle (Annahme und Prüfung der eingelieferten Lieferkarten der befristeten und Dauerverlagsstücke, Zurückziehungen, Überweisungen usw.),

d) Auslandsstelle (Vermittlung des Bezuges der außerhalb Berlins für das Ausland und außerhalb Deutschlands für Orte des Inlands bestellten Zeitungen; Berliner Zeitungen für das Ausland werden bei den Bestellabteilungen II, III bearbeitet),

e) Gesetzblattstelle (Postvertrieb des Reichsgesetzblattes und der Preußischen Gesetzsammlung).

Italien, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden, N wegen, Österreich, Schweden, der Schweiz, Tschechoslo kei und Ungarn, ferner mit dem Gebiet der Freien St Danzig und dem Saargebiet.

Das Postzeitungsamt erledigt endlich für sämtliche de schen Auswechslungs-Postanstalten die Zahlungsgesch bei der Abrechnung mit fremden Postverwaltungen.

In der Mechanisierung des Betriebes sind in den let Jahren beim Postzeitungsamt große Fortschritte gem worden. Bis 1926 mußten die Vorbindezettel für

Abb. 3.



Sammelstelle für Zeitungspakete.

Dem Postzeitungsamt ist außer seinen eigentlichen Arbeiten noch der Verlag folgender amtlicher Druckwerke usw. übertragen: Zeitungspreisliste für das Inland (jährlich im Dezember erscheinend; im Laufe des Jahres 15 Nachträge), Zeitungsliste für das Ausland (seit dem 1. Januar 1893 jährlich erscheinend; 3 Nachträge), Bahnhofszeitungsliste (vierteljährlich erscheinend), Amtsblatt des Reichspostministeriums in zwei Ausgaben, Archiv für Post und Telegraphie, Postdampferliste, Berichtigungen zu den Dienstanweisungen, zum Briefpostbuch, Paketpostbuch, Zollhandbuch, Paketzonenbuch, Kleines Brief- und Paketpostbuch. Außerdem nimmt das Postzeitungsamt den Vertrieb des Reichskursbuches, des Kraftpostkursbuches und der Postscheckkundenverzeichnisse wahr. Als Auswechslungspostanstalt steht das Postzeitungsamt in unmittelbarem Verkehr mit Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich,

einzelnen Zeitungsbunde in schwieriger Weise hergest werden. Die von der Reichsdruckerei auf Bogen gedruck Ortsnamen wurden geschnitten und in besonderen Kell an Ständern, sogenannten Rupfständern, aufgehä Die Vorbindezettel wurden alsdann einzeln »geru d. h. abgerissen, auf Streifen geklebt und nach den A sendungslisten geordnet. Jetzt werden die zur Bezeichn der Zeitungspakete erforderlichen Streifbänder 2 Adrema-Rollendruckmaschinen Modell D III hergest (Stundenleistung je 2 000 Streifen). Die Platten kursweise in Kästen geordnet; in einigen Stunden sind Vorbindestreifen für sämtliche Verteilstellen fertiggest Der gesamte Tagesbedarf beträgt 28 bis 30 Taus Streifen. Hiervon dienen 1 500 bis 3 000 als Verp kungsstreifen für die unter persönlicher Anschrift der ziehers nach Frankreich und Italien zu liefernden Zeitung

r Druck der Sackfahnen erfolgt durch eine Adrema-
schine Modell A III (Stundenleistung 3 000 Fahnen).
Zur Beförderung von Personen und Lasten stehen
lektrische Aufzüge zur Verfügung. Der neueste 1928
gestellte Aufzug besitzt 80 Zentner Tragfähigkeit; es
nen mit ihm gleichzeitig 2 beladene Karren befördert
rden. Im Betriebe werden ferner zur Zeit 4 Elektro-
ren verwendet. Mehrere Pläne, Förderanlagen beim
stzeitungsamt einzubauen, mußten aufgegeben werden.
nderlich waren für alle bisherigen Pläne die beschränk-
baulichen Verhältnisse.

Auch die bisherigen Versuche, die zahlreichen Versen-
ngslisten (rund 2 800) durch Karteien zu ersetzen, haben
als undurchführbar erwiesen.

3. Die Betriebsleistungen.

Das Postzeitungsamt vertreibt zur Zeit (Stand vom
April 1929) 1 635 Zeitungen (rund 1/7 aller im Postvertrieb befindlichen deutschen Zeitungen) und steht im Verkehr mit 891 Verlegern. Der Umfang des Verkehrs, den das Postzeitungsamt von seiner Gründung bis jetzt bewältigt hat, ist in den anliegenden Übersichten 2 und 3 vermerkt. Zur Zeit werden rund 13 000 Empfangspostanstalten in der Regel zweimal am Tage beliefert; gefertigt werden täglich rund 27 000 Zeitungspakete in rund 5 200 Säcken. Außerdem gelangen täglich noch rund 800 Zeitungspakete lose zur Absendung. Die Zahl der vom Postzeitungsamt ausgehenden Versande beträgt täglich rund 160. Die durchschnittliche Tagesleistung der Versendungsabteilung des Postzeitungsamts würde, wenn die Nummernstücke übereinander geschichtet würden, eine Säule von 1 840 m Höhe ergeben (höher als die Schneekoppe). Die höchste Postauflage einer Tageszeitung beträgt zur Zeit rund 40 000 Stück (Fleischer-Verbandszeitung), die höchste Postauflage einer Zeitschrift rund 770 500 Stück (Landbau und Technik).

Verzeichnis der Vorsteher des Postzeitungsamts. **Anlage 1.**

Name	Dienststellung	Amtsvorsteher des PZA	
		von	bis
1	2	3	4
pffermann	Post-Commissarius	15. 12. 1821	1825
cheffler	Hofrath	1. 3. 1825	5. 3. 1850
inell	Geheimer Rechnungsrath	3. 4. 1850	30. 9. 1873
Bendt	Postrath	1. 10. 1873	12. 2. 1875
chmidt	Postdirector	15. 2. 1875	13. 8. 1875
idden	Postdirector	14. 8. 1875	15. 1. 1892
Beberstedt	Postdirector	1. 2. 1892	30. 6. 1904
chwartz	Postdirector	1. 7. 1904	16. 8. 1905
Rauck	Oberpostinspektor	17. 8. 1905	30. 11. 1905
rüer	Oberpostdirektor Geheimer Postrat	1. 12. 1905	30. 9. 1923
rause	Oberpostdirektor	1. 10. 1923	

Entwickelung des Verkehrs beim Postzeitungsamt. **Anlage 2.**

Jahr	Zahl der Zeitungen im Postvertrieb in Berlin	Das Postzeitungsamt steht im Verkehr mit Verlegern	mit Empfangs-P.-Anst.	davon Abrechnungs-P.-Anst.	Beförderte Zeitungsnummern¹) (im Jahresdurchschnitt)	Beförderte Zeitungsnummernstücke²)	Zahl der Beamten
1	2	3	4	5	6	7	8
822	35	—	1 010	430	—	—	6
830	54	—	1 178	578	—	—	13
840	64	—	1 481	750	—	—	19
850	112	—	1 780	902	—	—	35
860	133	—	2 040	1 240	—	—	53
870	302	140	3 137	1 966	387 476	59 635 670	116
880	418	219	4 230	2 873	506 412	76 234 765	164
890	616	342	6 700	3 474	677 037	214 629 631	195
900	980	563	13 421	4 314	1 212 243	371 607 654	263
905	1 274	666	16 147	4 571	2 016 872	417 588 427	353
910	1 384	744	18 724	4 765	2 891 320	528 701 185	432
914	1 542	816	19 872	4 828	3 600 497	664 783 054	590
918	1 624	813	17 874	4 887	3 824 830	707 383 338	598
920	1 451	850	16 350	5 063	5 153 221	628 882 448	743
924	1 226	694	11 056	4 933	5 339 403	426 090 568	723
925	1 272	725	12 020	4 891	5 412 855	471 037 717	760
926	1 358	768	12 433	4 852	6 011 013	464 357 264	701
927	1 429	821	13 143	4 819	6 993 155	459 800 019⁴)	693
928	1 600	891	12 711³)	4 585³)	8 101 722	456 387 366⁴)	665

¹) Zeitungsnummern sind die nach der Erscheinungsweise sich ergebenden Ausgaben der Zeitungen
²) Zeitungsnummernstücke sind die einzelnen Abdrucke von Zeitungsnummern.
³) Rückgang infolge Landpostverkraftung.
⁴) Seit 1. 7. 1927 sind die Bahnhofszeitungen nicht mehr enthalten

Anlage

Täglicher Durchschnittsverkehr des Postzeitungsamts.

Jahr	Es werden täglich Nummernstücke verpackt im Durchschnitt		Beim Postzeitungsamt durchschnittlich täglich		
	beim Postzeitungsamt	von den Verlegern	gefertigte Pakete	zur Verpackung erforderlich	
				Bogen Papier	Säcke
1	2	3	4	5	6
1900........	734 532	195 793	22 585	12 000	1 470
1905........	950 467	141 298	38 931	16 700	2 000
1910........	1 261 195	125 463	53 603	24 476	3 978
1914........	1 564 399	103 567	69 744	28 270	4 554
1918........	1 816 598	38 015	41 383	—[1])	3 900
1920........	1 776 722	50 588	40 146	—[1])	3 541
1924........	959 149	333 978	21 500	17 500	3 388
1925........	1 102 229	481 655	21 292	18 682	4 213
1926........	1 078 235	491 662	25 812	15 165	4 025
1927........	1 144 510	361 372[2])	26 065	18 092	4 543
1928........	1 252 536	253 150[2])	27 330	24 634	5 232

[1]) Nur alte Zeitungen verwandt.
[2]) Seit 1. 7. 1927 sind die Bahnhofszeitungen nicht mehr enthalten.

Anlage

Bestell- und Versendungsliste für Zeitschriften.

	Berliner Illustrirte Zeitung	Berliner Journal	usw. für 6 Zeitungen
Nürnberg 2 **Zeitungszustellung**	1 2 3 4 / 5 6 7 8 / 9		
Nürnberg 4			

Bestellte Stücke

bei Vierteljahrs- und Unterbezug — bei Monatsbezug

Erläuterung: Feld 1: Bestellungen für 3 Monate; für den 1. Monat
» 2: » » 2 » ; » » 2. »
» 3: » » 1 Monat; » » 3. »
» 4: frei
» 5: befristete Verlagsstücke für den 3. Monat
» 6: » » » » 2. »
» 7: » » » » 1. »
» 8: Dauerverlagsstücke
» 9: Versendungszahl

Das Boten- und Gesandtschaftswesen in der ehemaligen Hansestadt Braunschweig[1].

Von Oberpostdirektor H. Gaus, Braunschweig.

dem 1235 aus dem Erbe Heinrichs des Löwen ge-
beten Herzogtum Braunschweig-Lüneburg, das un-
r das Gebiet des heutigen Freistaats Braunschweig
der Provinz Hannover umfaßte, besorgten den Post-
hr hauptsächlich Boten der Städte und der welfischen
en. Das welfische Fürstengeschlecht teilte sich bereits
in zwei Hauptstämme, das Braunschweiger und
Lüneburger Haus, wobei das Land in zwei Teile zer-
Das Braunschweiger Haus spaltete sich darauf noch
r, so daß es fast zur Auflösung gekommen wäre,
nicht durch Aussterben einzelner Linien dann und
eine Wiedervereinigung der Landesteile erfolgt
Die größeren Städte, vor allem Braunschweig,
gen sich bei dem Niedergange der Fürstenmacht
r mehr der landesherrlichen Gewalt und wurden
sich fast selbständig. Dies änderte sich erst Ende des
ahrhunderts, als das Fürstenhaus sich wieder zu
rer Macht erhob.

e Stadt Braunschweig blieb bei allen Landestei-
n im gemeinsamen Besitze des Gesamthauses Braun-
ig-Lüneburg. Sie gehörte der Hanse an und war als
t der sächsischen Städte schon im 14. und 15. Jahr-
rt zur Wohlfahrt und Macht gekommen. Ihre Be-
ng im Mittelalter verdankte sie hauptsächlich der
igen Lage, die es ihr ermöglichte, an dem Zwischen-
hr teilzunehmen, der die Länder der Nord- und Ostsee
en Mittelmeerstaaten verband. Aus Norden kam die
nigte Lübeck-Hamburger-Straße und teilte sich hier in
eiden Wege nach Franken und Bayern einerseits und
Hessen und dem Mittelrhein anderseits. Von Süd-
hland fanden diese Handelswege ihre Fortsetzung
die Alpen nach Venedig und Genua. Den nördlich-
hen Straßenzug kreuzte in Braunschweig der von
ittleren Elbe und von Magdeburg kommende, über
rborn nach Köln weiterführende Verkehrsweg, der
Bindeglied zwischen Osten und Westen bildete. Handel
Gewerbe nahmen deshalb nach den Kreuzzügen und
Begründung des europäisch-levantinischen Handels
einen gedeihlichen Aufschwung. Im gleichen Schritte ent-entwickelte sich die städtische Verfassung. Die einzelnen Weichbilder, nämlich Altstadt, Hagen, Neustadt, Altewiek und Sack, aus denen sich die Stadt zusammensetzte, erwarben nach und nach fast alle herrschaftlichen Rechte, wie Gerichtsbarkeit, Münze und Zölle. Ursprünglich bestanden die 5 Weichbilder mit gesonderten Ratskörpern politisch nebeneinander. Sie hatten sich jedoch 1269 dahin geeinigt, daß über Angelegenheiten, die die ganze Stadt berührten, gemeinsam beraten werden sollte. Die Verkehrseinrichtungen nach außen unterlagen daher der Zuständigkeit des gesamten Rates.

1. Die Ratsboten.

Den amtlichen Verkehr des Rates innerhalb und außerhalb der Stadt besorgten die vereideten Ratsboten. Solche sind bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts in den Urkunden der Stadt nachgewiesen. So schreibt z. B. 1334 der Rat zu Braunschweig an den zu Goslar wegen gemeinsamen Verhaltens in Sachen Hildesheims »... unde willet in deme nylkesten sonavende usen boden mit deme breve to Hildensem senden. Uppe de sulven tyd moghe gi juwen boden dar oc wol hin verdeghen...« Um 1350 wird ein Bote des Braunschweiger Rates mit Namen »Bertolde Lopere« genannt, der ein Schreiben an den Rat in Göttingen zu überbringen hatte. Ferner heißt es in einer Sammlung von Stadtgesetzen, die spätestens 1349 für die Altstadt zusammengetragen sind, »Weme de rad boden sant, de scal komen ane anderen boden, bi VI sol.[2]) ...« Auch in dem für alle Weichbilder gültigen sogenannten Ottonischen Stadtrechte, dessen Abfassung um 1350 fällt, sind Boten des Rates erwähnt. Die Stelle lautet »Von weme de rad eder ere boden« die für ihn festgesetzten Streitrosse fordert, der soll sie stellen oder die gesetzliche Buße zahlen.

Von der Stellung und den Pflichten des Ratsboten der Altstadt erfahren wir näheres aus dessen Amtseide, der 1402 niedergeschrieben ist. Als älteste Urkunde dieser Art und als Sprachdenkmal möge er in der Ursprache hier vollständig aufgeführt sein:

Des rades boden eyd

Dat gy dem rade vnde der stad vnde borgheren vnde borgherschen to Brunswik alze truwe vnde hold syn alze gy one van denstes weghene to rechte plichtech syn, vnde wat gyk de rad bevelet to weruende vnde todonde, dat gy dat don alze gy truwelikest kunnen, vnde offt gy icht vornemen van samnyninghen[3]), vpsaten[4]) edder anderen dinghen, dat were bynnen der stad offte dar en buten, dat wedder den rad vnde de stad were, dat gy dat dem rade melden alze gy erst kunnen, de wyle gy des rades bode syn, vnde de wyle dat dem rade behaghet, vnde dat gy des rades heymelike ding helen wur gy dat wetten de wyle dat gy leuen: dat gyk god etc.

Dieser Boteneid scheint ursprünglich nur für die Altstadt gebräuchlich gewesen zu sein. Die Altstadt, der Anzahl der Ratsmitglieder nach das größte der 5 Weichbilder, stellte indessen den Boten für den gesamten Rat.

[1]) Der Artikel, der den Gegenstand eines von mir im Dezember
vor Beamten der Oberpostdirektion, des Postamts und des
raphenamts zu Braunschweig gehaltenen Vortrags bildete,
ein Bild nicht nur von den Verkehrseinrichtungen einer
nen ehemaligen Hansestadt, sondern der Hansestädte über-
. da die geschilderten Einrichtungen in ihren Grundzügen
) waren. Quellen: 1. Dr. Otto von Heinemann, Ge-
e von Braunschweig und Hannover. 2. Dr. Wilh. Habe-
Geschichte der Lande Braunschweig und Lüneburg.
. Herm. Guthe, Die Lande Braunschweig und Hannover.
. Herm. Dürre, Geschichte der Stadt Braunschweig im
lalter. 5. Archiv für Post und Telegraphie 1874 S. 103 ff.,
S. 658 ff., 1886 S. 481 ff., 1887 S. 198 ff., 1888 S. 236 ff.,
S. 819 ff., 1897 S. 606 ff. 6. L. Hänselmann und Dr. phil.
Urkundenbücher der Stadt Braunschweig Bd. I bis IV.
tadtrechnungen und Handschriftensammlung »Botenwesen
im Stadtarchiv. 8. Die Chroniken der niedersächsischen
e (Braunschweig). 9. Braunschweig. Histor. Händel III. Teil
anserezesse, Abt. I Bd. 2 bis 6 und 8; Abt. II Bd. 1 bis 7;
II Bd. 1, 3 bis 7 und 9. 11. Hansisches Urkundenbuch
12. Dr. Bernh. Vollmer, Die Wollenweberei und der Ge-
chnitt in der Stadt Braunschweig. 13. Zeitschrift des Histor.
ns für Niedersachsen 1912. 14. H. Guericke, Bürgermeister
Das Postwesen vor 200 Jahren in einer kleinen deutschen
. 15. G. Hinüber, Histor. Nachricht, den Anfang und Zu-
des Postwesens im Stift Hildesheim usw. betreffend.
atthias, Über Posten und Postregale 1. Band. 17. Schucht,
schw. Magazin 1897. 18. Urkundenbuch der Stadt Hildes-

[2]) solidi = Schillinge.

[3]) Versammlungen.

[4]) Anschlägen.

Dies ergibt sich aus der 1408 niedergeschriebenen Stadtordnung (Ordinarius), die die vollständige Ratsverfassung enthält. Hiernach stand an der Spitze der Ratskörper der einzelnen Weichbilder der Bürgermeister. Wenn die vereinigten Ratskörper zur gemeinsamen Beratung zusammentraten, führten sie die Bezeichnung »Gemeiner Rat« (d. h. allgemeiner Rat). Dieser wählte aus den Ratmannen die städtischen höheren Beamten, wie die Zins-, Beutel- und Münzherren, und stellte auch die niederen Ratsbeamten an, zu denen auch der von der Altstadt gehaltene Ratsbote gehörte. Die Ratsverfassung enthält über ihn folgende Bestimmung:

Van dem boden

Ok holt de rad in der Oldenstad der gantzen stad to gude eynen boden. De schal gan edder ryden dem rade ouer velt myt breuen edder myt warue alze ome de rad dat bevelet. Wen he to hus is, so schal he warden op den rad lyk eynen burmestere[5]), vnde helpen den burmestern wyn schenken, offte des behoeff[6]) is, sunder anne den schenkelpennighen hefft he neynen dyl. Vnde schal dem rade sweren synen eyd.

Nebenamtlich mußte hiernach der Bote den Ratsdienern Gänge innerhalb der Stadt abnehmen, besonders wenn der Rat Geschenke an Wein verteilte. Er empfing für seine Leistungen ein festes Gehalt und während der Reisen außerdem Zehrungskosten. Daneben erhielt er wie die Ratsdiener seine Kleidung geliefert. Nach einer Urkunde von 1520 waren die Farben seiner Livree das braunschweigische Grau mit Grün und Rot. Ein in der Stadtrechnung von 1591 erwähnter »Rhatsbott Deittrich Winkelmann« erhielt damals einen »bunten rock, eine schwarze müze, ein par englische buxen vnd ein par strumpe« geliefert. Aus einer Bestallung des Ratsboten Zacharias Wambes von 1597 erfahren wir ferner, daß mit der Stellung damals außer der Kleidung eine Jahresbesoldung von 11 Gulden und gewisse Naturalien verbunden waren. An Zehrgeldern empfing er außerdem für Reisen nach Speyer und Prag je 6 Taler und für jeden Tag, den er daselbst auf Abfertigung warten mußte, 6 Silbergroschen; für andere Reisen im Fürstentum und an andere Herrschaften dagegen »vor jede meill Weges einen dubbeltten Lübeckschen Schilling, vnnd vor jedenn tag fünf marien groschen«. Nach Speyer, dem Sitze des Reichskammergerichts, und nach der damaligen kaiserlichen Residenzstadt Prag waren häufige Botengänge nötig, woraus sich die Festsetzung eines Bauschbetrags an Zehrgeld erklärt.

Als später mehr und mehr eine Trennung der einzelnen Zweige der Regierungstätigkeit vor sich ging, unterhielt der Rat zu Braunschweig auch geschworne Gerichtsboten, die die Gerichtsbriefe auch über Land zu befördern hatten.

Da die Reisen der geschworenen Rats- und Gerichtsboten oft mehrere Wochen dauerten, genügten diese bei dem regen Verkehr des Rates allein nicht. Neben den amtlichen Boten wurden von dem Rate auch andere Personen als Briefbeförderer verschickt. So werden in dem Fehdebuche z. B. 1381 drei Boten des Rates namens »Kotenpyper«, »Michele« und »Stegerreyp« erwähnt. Neben den heimischen Boten wurden vom Rate in zahlreichen Fällen auch fremde Boten aus aller Herren Länder benutzt. Wenn auswärtige Boten Briefe gebracht hatten, nahmen sie häufig solche auf dem Rückwege oder auf der Weiterreise mit. In der Stadtrechnung von 1[...] werden unter dem Rechnungstitel »Bottenlohn [...] Kundtschafft« beispielsweise ein »lübischer Canzley-po[...] ein »Holsteinischer Potte«, ein »Pragischer Potte«, [...] »Zellischer Potte«, ein »Zellischer Canzleypotte«, [...] »Hannoverscher Potte«, ein »Bremischer Potte«, [...] »Hildesheimischer Potte« und andere erwähnt, die [...] Rate für Leistungen entlohnt waren. Es steht hier [...] fest, daß ein großer Teil des städtischen Briefvert[...] durch Gelegenheitsboten besorgt wurde.

2. Die Gesandten.

Eine Eigenart des Nachrichtenverkehrs im Mittel[...] war es, daß zum Gedankenaustausch weit häufiger [...] jetzt die mündliche Übermittelung gewählt oder mit [...] brieflichen verbunden wurde. Die mangelhaften [...] schwerfälligen Verkehrseinrichtungen machten ein [...] artiges Verfahren damals nötiger als jetzt, weil d[...] Meinung gegen Meinung ausgetauscht und leichter [...] Verständigung erzielt werden konnte. Zu Gesandten [...] diente man sich der städtischen Schreiber, [...] den Urkunden »scriptores, scrivern« oder später [...] »secretarii« genannt; auch erscheinen als Gesandte [...] Rechtsgelehrten, als »syndici, doctores« [...] »prothonotarii« bezeichnet, sowie die Geistlichen [...] »capellane«, die im Mittelalter vielfach in den Kanz[...] vertreten waren.

Schon bei den Kämmereiausgaben der Stadt Br[...] schweig von 1331 werden solche »scriptores« oder Sc[...] ber als Ratsgesandte erwähnt. Im Jahre 1374 ers[...] in Lübeck ein Braunschweiger Ratsschreiber mit der [...] dung, daß seine Herren zur Annahme der Bedingu[...] für Aufhebung der Verhansung[7]) Braunschweigs b[...] wären; 1407 schickten die sächsischen Städte, daru[...] auch Braunschweig, ihre Schreiber nach Lübeck, um zu [...] Beschlüssen der vorangegangenen Tagung der H[...] städte mündlich Vorstellungen zu erheben, wobei ihnen [...] glaubigungsschreiben mitgegeben wurden. Die Rats[...] nung von 1408 sah neben anderen Schreibern auch e[...] reitenden Schreiber (rydenden scryuer) für den Geme[...] Rat vor, der »schal ryden des rades werff buten der [...] vnde weruen des rades werff bynnen der stad vnde b[...] der stad, alse truwelikest vnde best kan«. Von 1410 [...] 1422 war Hans Ernstes van Ildehusen reitender Sc[...] ber des Rats, er wurde z. B. 1413 zum Herzog Bern[...] sandt, um wegen entstandener kirchlicher Streitigk[...] (während des sogenannten Pfaffenkrieges) mit ihm [...] verhandeln. In derselben Angelegenheit schickte der [...] »Conradus den scriver« im nächsten Jahre nach Hi[...] heim und Hannover, um die Vertreter dieser Städt[...] einem Verhandlungstage nach Braunschweig einzul[...] Ferner sandte Braunschweig 1428 seinen Kaplan K[...] Drost (hern Corde Drosten, unsen capellan) nach Gö[...] gen und seinen Kaplan Ludwig Brunauw nach Lünel[...] mit Beglaubigungsschreiben, damit sie um Kriegshilfe [...] die Seestädte werben sollten. Als Herzog Heinrich [...] Ältere 1493 Braunschweig mit seinem Kriegsvolk [...] drängte, wurden als Gesandte des Rates wiederholt A[...] der Hermann Slichte und Ratssekretär Anton Bran[...] hagen mit Briefen und mündlichen Aufträgen nach [...] burg, Lübeck und Hamburg, ferner nach Zwolle, Deve[...] Dortmund, Münster, Köln und anderen befreund[...] Hansestädten geschickt, um Hilfe zu erwirken und Gel[...]

[5]) Ratsdiener.
[6]) nötig.

[7]) Die Verhansung (Ausschließung, Ächtung) war infolge [...] ruhrs der Gilden gegen den Rat erfolgt.

n. Als höchste Beamte des Rates übernahmen hier- die Schreiber, Rechtsgelehrten und Kaplane wichtige n- und Gesandtschaftsdienste.

ne besondere Art der städtischen Gesandten waren Ratssendeboten. Sie werden in den ältesten nden als »nuncii consulares«, später als rades- boden« oder »radessendebaden« bezeichnet und waren sandte der Städte zu den Hansetagen. Nach hansi- Rechte wurden nur geschworene Ratmannen oder germeister als selbständige Vertreter anerkannt, notare oder Schreiber waren nur in ihrer Beglei- zugelassen. Auf dem Hansetage zu Hamburg am November 1391 war Braunschweig z. B. durch die nannen »Egheling Strobeke« und »Henning Horne- « vertreten; zum 12. März 1441 reisten auf den etag nach Lübeck »Hans Horneborch und Vicke dorp borgermestere«. Das bestehende Recht, nur nannen oder Bürgermeister als Vertreter zu dulden, e streng durchgeführt. Als 1469 die sächsischen te als gemeinschaftlichen Vertreter den Braun- eiger Syndikus und Sekretär »Hinrik Wunstorp« Lübeck entsandten, wurde er zu den Beratungen des etages nicht zugelassen. Auf dem Hansetage im fol- en Jahre ließen sich die sächsischen Städte wiederum Syndici vertreten und gegen die Strafandrohung en Ladeschreiben Einspruch erheben. Den Vertretern e jedoch durch Verlesen der Satzungen bewiesen, daß Strafandrohung wegen der nicht ordnungsmäßigen hickung des Hansetages berechtigt war. Der nächste etag wurde dann ordnungsmäßig beschickt. Dort dann der Bürgermeister von Lübeck hervor, daß die t jedesmal große Kosten für Ladung der Städte und irtung ihrer Vertreter aufzuwenden hätte. Neben allgemeinen Hansetagen in Lübeck fanden sehr häufig, er Regel meistens vor einem solchen, Tagfahrten der lnen Städtegruppen statt. Braunschweig bildete das pt der sächsischen Städte (hovet des Sassesche dor- els); da zu ihnen 1426 Goslar, Magdeburg, Halle, esheim, Halberstadt, Göttingen, Quedlinburg, ersleben, Osterode, Einbeck, Hannover, Helmstedt, theim, Hameln und Alfeld gehörten, hatte es in n Mauern oft stattliche Versammlungen von Rats- eboten zu beherbergen, die dann auch auf Kosten der dt bewirtet wurden. Mit der allmählichen Auflösung Hanse hörten auch diese eigenartigen Verkehrseinrich- en auf.

3. Reitende Diener, Reisegewohnheiten.

ls Hilfseinrichtung für das Verkehrswesen und zu eren Zwecken unterhielt der Gemeine Rat der Stadt Marstall nebst einer Anzahl reitender ener, die unter dem Stadthauptmanne standen. den Vermerken über Kämmereiausgaben von 1331 en sie als »cursores« und in einem Dienstvertrage Rates von 1348 mit Meister Henze, dem Schützen, »rennere« bezeichnet. Die Ratsverfassung von 1408, er ihnen ein besonderer Artikel gewidmet ist, nennt »vtrydere« d. h. Ausreiter, später heißen sie einfach stalldiener oder reisige Diener. Sie dienten zur Be- ung der Bürgermeister, Ratmannen, städtischen Be- en sowie auch der Kaufleute auf Reisen; ferner wur- sie auch zur Besetzung von Pfandschlössern, zur chführung von Fehden und zum Sicherheitsdienste be- . Wie der Vertrag mit Meister Henze und die Be- ungen zu den Kämmereiausgaben ergeben, hatten sie Auftrage des Rates auch Botschaften zu überbringen und auf Kundschaft auszuziehen; auch mußten sie Briefe forttragen. In wichtigen Angelegenheiten wurde auch der Leiter des Marstalls selbst zu Botendiensten heran- gezogen. Die Zahl der Marstalldiener, die bewaffnet waren, schwankte; sie wird in unruhigen und Kriegs- zeiten größer als in Friedenszeiten gewesen sein. Nach Hans Porners Gedenkbuch gab es 1417 auf dem Mar- stall 60 Pferde, 10 Lanzenreiter, 20 Schützen, 4 Wächter und 1 Marstallwärter. Im 16. und 17. Jahrhundert werden in den Stadtrechnungen in der Regel 6 bis 20 solcher reisigen Diener aufgeführt.

Um die Bedeutung der reisigen Diener beurteilen zu können, muß darauf hingewiesen werden, daß man im Mittelalter seine Reisen zu Pferde machte; wer sich das nicht leisten konnte, wanderte zu Fuß. Fuhrwerke benutz ten nur Frauen, gebrechliche Personen, sowie Gelehrte und Würdenträger. Ein Bild, wie man noch Anfang des 16. Jahrhunderts in Niedersachsen reiste, erhalten wir aus einer Kostenrechnung Goslars über die Beschickung eines allgemeinen Hansetages zu Lübeck. Am 6. Juni 1518 reisten die Ratssendeboten der Stadt Goslar, Bürger meister Werner von Ußlar und Sekretär Johannes Harth mit Gefolge, das aus einer Anzahl reisiger Diener, einem Stallknechte und 14 Pferden bestand, zum Hansetage ab. Die Reise ging am ersten Tage bis Hildesheim, wo einige Diener umkehrten, weil sich wahrscheinlich die Hil desheimer Ratssendeboten anschlossen. Sie führte weiter über Hannover, Winsen (Aller), Bergen, Münster bei Soltau, Lüneburg und Mölln. Am 11. Juni, also nach 5 Tagen, erreichte man Lübeck. Unterwegs wurden die Reisenden abends während des Stillagers in den größeren Städten mit Ehrenwein bewirtet und durch Spielleute, in Hannover auch durch den Narren, den »olden Roggen«, unterhalten. Vor der Weiterreise besuchten sie meistens morgens die Messe. Der Hansetag, auf dem neben den ernsten Verhandlungen auch für Vergnügungen und das leibliche Wohl gesorgt war, dauerte bis zum 14. Juli. Vor der Rückreise mußten zunächst verschiedene Aus- rüstungsgegenstände ausgebessert und Kleidungsstücke er- neuert werden. Dann kehrte man, unter Begleitung lübi scher Diener bis an die Elbe, auf demselben Wege, auf dem man gekommen war, nach Goslar zurück. Einige kleine Zwischenfälle, wie Festfahren auf einer Sandbank der Elbe, Erkrankung eines Pferdes, Erneuerung eines Steigbügels und eines Sporns, waren für damalige Reisen unvermeid liche Hindernisse.

4. Gildeboten, Privatboten.

Wenn hiernach die Verkehrseinrichtungen, die der Rat der Stadt für seine Zwecke unterhielt, völlig klar liegen, so fehlt es anderseits aus der Zeit bis Ende des 16. Jahr- hunderts an ausreichenden urkundlichen Nachrichten dar- über, wie der Geschäftsmann und der gemeine Bürger der Stadt ihren Fernverkehr erledigten.

Den Mittelpunkt des städtischen Privatverkehrs bil- deten die Gewerbe- und Handeltreibenden, die in ihren Gilden eine straffe Vereinigung hatten. Die angesehen- sten Gilden waren die Wandschneider oder Tuchhänd- ler, die Wechsler und die Goldschmiede; ferner gab es Gilden der Lakenmacher, Schuhmacher, Gerber, Knochen- hauer, Schmiede, Beckenwerker, Bäcker, Kramer, Schra- der oder Schneider und Kürschner. Aus Gildeordnungen des Jahres 1325 ist zu ersehen, daß die Gilden auch eigene Boten hatten. Diese sogenannten Gildeboten dien- ten für die innere Verwaltung, insbesondere hatten sie die Befehle der Gildemeister auszuführen und die Gilde-

brüder zu den Versammlungen einzuladen, die Strafen und Zinse einzuziehen und bei festlichen Gelegenheiten aufzuwarten. Die Gilden traten indessen auch nach außen in Verkehr. Urkundlich ist dies z. B. bei dem Aufstande von 1374 nachgewiesen, als die Braunschweiger Gilden Sendebriefe[8]) an ihre Genossen in Lüneburg, Lübeck und Hamburg verschickten, um die beabsichtigte Verhansung Braunschweigs zu hintertreiben. Es ist anzunehmen, daß die Gilden bei ihrer großen Selbständigkeit in der Verwaltung ihrer Angelegenheiten zu solchen Sendungen nach auswärts auch ihre eigenen Boten verwandten.

Von dem Geschäftsmanne und Bürger als Privatperson wurden zur Erledigung des Brief- und Geldverkehrs, soweit ein solcher überhaupt vorhanden war, als Boten in einzelnen Fällen eigene Diener benutzt. Daß in Privatangelegenheiten auch die Ratsboten mitbenutzt wurden, müssen wir daraus schließen, daß sie nach ihrem Eide auch den »borgheren vnde borgherschen« (Bürger und Bürgerinnen) »truwe vnde hold syn« (treu und gewogen sein) sollten. Da der Rat übrigens auch weitere Stadtboten an der Hand hatte, standen auch diese den Bürgern zur Verfügung. Überhaupt wird es bei dem Kommen und Gehen heimischer und fremder Boten, reisender Kaufleute und fahrender Leute an Botengelegenheiten für den gemeinen Bürger der Stadt nicht gefehlt haben.

5. Die Ordinari-Boten.

Das Eigenartige des Botenwesens im Mittelalter, wie wir es im vorstehenden kennengelernt haben, war die Regellosigkeit, die bei der Ausschickung der Boten in bezug auf Ziel und Zeit herrschend war. Der steigende Verkehr mußte allmählich dem Gedanken Bahn brechen, daß es wirtschaftlich vorteilhafter und mit dem Zwecke der meisten Botengänge sehr wohl vereinbar sei, nicht kurz hintereinander zwei, drei und mehr Boten in derselben Richtung abzuschicken, sondern für eine gewisse Zeit die vorliegenden Aufträge nach der nämlichen Richtung zu sammeln und sie durch einen Boten ausführen zu lassen. Der wirtschaftliche Vorteil mag daher neben dem betriebstechnischen der hauptsächlichste Grund gewesen sein, der zur Einrichtung der sogenannten Ordinari-Boten, d. h. der regelmäßig verkehrenden Boten, geführt hat. In betriebstechnischer Hinsicht hatte diese Neuerung den Vorteil, daß die Boten bessere Orts-, Wege- und Personalkenntnis erlangten und so ihre Aufträge sicherer und schneller ausführen konnten. Eine solche Wandlung im Botenwesen vollzog sich in Deutschland im weiteren Umfange in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, als die auf allen Gebieten des Kulturlebens eingetretenen Umwälzungen, die den Beginn der Neuzeit einleiteten, sich auswirkten. Wie wir um diese Zeit zuerst von Ordinari-Boten hören, die zwischen Augsburg und Venedig, zwischen Augsburg und Nürnberg, zwischen Nürnberg und Hamburg, zwischen Hamburg und Antwerpen verkehrten, so erschien auch damals in Braunschweig der erste Ordinari-Bote. Nach der Wichtigkeit der Braunschweiger Verkehrsverhältnisse, die auch nach der Verschiebung der großen Handelsbahnen infolge der Entdeckung Amerikas noch immer ihren Schwerpunkt im Verkehre mit den nordischen Seestädten hatten, konnte dies nur die Richtung sein, für die ein solcher regelmäßiger Botenverkehr zunächst in Frage kam.

[8]) Brief von »brev« urspr. = Urkunde.

Der Hamburger Ordinari-Bote ist für Braunschweig die erste derartige Einrichtung Die ältesten urkundlichen Nachrichten hierüber enthält »Hamburger botten eydt«, der während letzten drei Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts in das zu Altstädter Rechtsbuch eingetragen ist und in einer spät Fassung eine Erweiterung erhalten hat. Hiernach be derten um jene Zeit Boten des »erbarn raths vnnd gemeinen Kaufleute« zwischen Hamburg und Br schweig regelmäßig »Brieffe, geld vnndt guet«. Über Kurszeiten war im Eide folgendes festgesetzt. »Zum ten sollet ihr schweren, daß jhr ewere gewisse reyse w warten, nemblich wan ewer einer zu hause kompt, lenger zu Braunschweig pleibe dan drey tage, vnnd virden tag gewißlich wiederumb reysen, vnnd nach mandes brieffen, sie weren dan einem erbarn rath a zu Braunschweig zustendig, warten, jmgleichen zu H burg nicht lenger dan drey tage vorharren, auch vierden tag wiederumb von Hamburg scheiden, vnnd die gantze reyse in neun tagen mit gottes hülffe richten . . . «

Die Einrichtung bedeutete für den Verkehr einen heblichen Fortschritt, da sie die erste regelmäßige Be derungsgelegenheit für einen weiteren Kreis Bürgerschaft bot. Der Rat und die Kaufm schaft hielten mit großer Zähigkeit daran fest, als M des 17. Jahrhunderts der Rat zu Hamburg Unre mäßigkeiten in der Briefbeförderung zum Anlaß na um selbst einen Boten zwischen Hamburg und Br schweig einzustellen. Ein in Hamburg ansässiger war der Kaufmannschaft in Braunschweig weniger nehm, weil der Bote in Hamburg auch Waren einka und von dort mitbringen mußte und man solche Gesch einem Fremden nicht anvertrauen wollte. Der Br schweiger Rat setzte in diesem Streite seinen Willen d und behielt seine beiden Boten. In den letzten Jahrzeh des 17. Jahrhunderts war die Zahl dieser Ordin Boten sogar auf 3 gestiegen. Diese führten ihre Re mittels Fuhren über Gifhorn und Lüneburg aus und förderten auch Personen. In Lüneburg zweigte sich Stadtbotenkurs nach Lübeck ab.

Neben den Braunschweiger Städteboten verkehrten dem Kurse nach Hamburg regelmäßig auch die be genannten Nürnberger Boten; von Br schweig lief dieser Botenkurs weiter über Wolfenbü Wernigerode, Elbingerode, Hasselfelde, Stolberg, Er Arnstadt, Koburg, Bamberg bis Nürnberg. Der Ver dieser Boten, die in der zweiten Hälfte des 17. Jahr derts einen postenmäßig ausgebildeten Betrieb für Brief-, Geld-, Paket- und Personenbeförderung unter ten, war sehr beträchtlich, so daß sich die Regierungen Durchgangsgebiete schließlich zum Einschreiten veran sahen, weil sie das Postwesen selbst in Verwaltung neh wollten.

Ein anderer regelmäßiger Botenzug, der nach der stehung der Hamburger Botenpost aufkam, war Bremen gerichtet. Der Bremer »botten eydt«, spätestens 1630 abgefaßt ist, läßt die Zeit der ersten richtung dieses Botenkurses im unklaren; in der St rechnung von Braunschweig erscheint 1610 ein »B mer ordinari-Potte«. Nach Urkunden des mer Stadtarchivs muß der regelmäßige Botenver zwischen beiden Städten jedoch schon 1608 eröffnet Ein Bote sollte hiernach regelmäßig Freitags, morg 7 Uhr, aus Bremen abgehen und Sonntags in Bra

veig eintreffen; ein zweiter war Montags, 7 Uhr mor-s, in Braunschweig abzufertigen, um Mittwochs in emen zu sein. Der ganze Weg mußte demnach in Tagen zurückgelegt werden. Sicher ist, daß einer dieser ten der Stadt Braunschweig angehörte. Nach dem aunschweiger Eide hatte der Bote seine »ordentliche reise zu halten, wie sich die Kaufleute mit ihm voreinigt« ten, und zwei bis drei Tage vorher dem Regierenden rgermeister in der Altstadt die Abreise anzumelden. s späteren Urkunden ergibt sich, daß diese Reise mittels hrwerks ausgeführt wurde und über Celle führte.

Ein weiterer Stadtbote verkehrte regelmäßig schen Braunschweig und den Städten Helm-dt und Magdeburg, mit denen Braunschweig n 1426 im Bunde stand. Die Zeit der Einrichtung es Botenkurses ist nicht bekannt. In Helmstedter Ur-den erscheint der Bote zuerst 1665. Er bediente sich n damals eines Wagens auf seinen Reisen und beför-te Briefe, Gelder, Pakete und Reisende. Einen Teil es Kurses benutzte auch der Hallesche Land-tscher, der zwischen Halle, Helmstedt und Braun-veig regelmäßig hin und her fuhr.

Auch nach Halberstadt, dem alten Bischofssitze, den der zweiten Hälfte des 16. und Anfangs des 17. Jahr-nderts längere Zeit Herzöge der Braunschweig-Wolfen-tteler Linie innehatten, fanden regelmäßig Gänge aunschweiger Boten statt und dehnten sich sogar bis h Quedlinburg aus. In einem Schriftwechsel der Kur-stlich Brandenburgischen Regierung zu Halberstadt t dem Rate der Stadt Braunschweig vom Jahre 1650 d 1651 ist von einem »Postleufer« Ilmers die Rede. eser wurde, wie die Akten berichten, seit vielen Jahren n Braunschweiger Kaufleuten wöchentlich über Halber-dt nach Quedlinburg geschickt und beförderte Briefe d Sachen zwischen den genannten Städten hin und her. e Halberstädter Regierung versuchte damals unter Be-fung auf das Postregal wiederholt, diese Botenpost mzulegen. Als sie hiermit auf den Widerstand des tes zu Braunschweig stieß, machte sie 1652 den Vor-lag, den Braunschweiger Boten in eigenen Dienst zu hmen; doch ließ sich der Rat hierauf nicht ein. Im hre 1655 sandten die Braunschweiger Kauf- und ndelsleute sogar 2 Boten nach Halberstadt, von denen er beritten war. Die Halberstädter Regierung forderte shalb die Bürgerschaft von Halberstadt bei Strafe auf, der Benutzung dieser Privatpost zu enthalten. Hierauf chwerten sich indessen die gesamten Kauf- und Handels-te zu Braunschweig bei ihrem Rate, der dann bei der lberstädter Regierung vorstellig wurde. Diese ant-ortete, daß sie an den Kurfürsten berichtet habe und daß s zu dessen Entscheidung die Boten weiter benutzt wer-n könnten. Hierbei scheint es geblieben zu sein, denn nach kunden von 1671 war der »Ordinari-Qued-nburgische Bote« auch zu dieser Zeit noch in tigkeit.

Nach der freien Reichsstadt Goslar, die durch ihr rg- und Hüttenwesen großen Verkehr hatte, unterhielt raunschweig ebenfalls eine ordentliche Botenverbindung. e älteste Urkunde des Stadtarchivs Braunschweig, die s von dieser Einrichtung Kunde gibt, rührt von 1671 r. Sie berichtet, daß Bürgermeister und Rat der Stadt n des jüngst verstorbenen Martin Beyers Stelle zum oslarschen Bothen den Bürger Hanß Dreyer genommen und bestätigt haben«. Die Person des ten scheint 1674 und 1678 wiederum gewechselt zu haben, da in diesen Jahren Gesuche um Übertragung dieser Stelle beim Rate eingereicht wurden. Später entstanden auf Betreiben des Taxisschen Postmeisters in Goslar dem Boten viele Schwierigkeiten. Infolge einer Beschwerde des Postmeisters Wetterling untersagte ihm der Rat zu Goslar 1692, sich des Posthorns zu bedienen und Briefe zu sammeln, worüber sich indessen der Bote beim Rate zu Braunschweig beschwerte.

Zwischen der Bischofsstadt Hildesheim und Braunschweig kam 1601 eine regelmäßige Botenpost in Gang. Auf Veranlassung des Erzbischofs zu Köln, der zugleich das Hildesheimer Stift verwaltete, hatten in diesem Jahre seine Räte zu Hildesheim eine eigene »Ordinary Post« nach Köln eingerichtet. Diese Botenanlage, die in erster Linie den Zwecken des Erzbischofs diente, aber auch von Privaten mitbenutzt werden durfte, wurde bis nach Braunschweig verlängert. Nach der Botenordnung sollte ein Bote zu Hildesheim oder Braunschweig bestellt werden. Dieser hatte nach Ankunft des erzbischöflichen Ordinari-Boten aus Köln, die Samstags erfolgte, unverzüglich aus der Kanzlei ein Briefpaket nach Braunschweig zu bringen und bis zum Abgang des Boten nach Köln am folgenden Montag die Briefpost aus Braunschweig in der Kanzlei zur Weiterbeförderung abzuliefern.

So sehen wir auf den wichtigsten Verkehrswegen, die von Braunschweig ausgingen, allmählich regelmäßige Botenposten entstehen, hinter denen der ungeregelte Botenverkehr nach und nach zurücktrat. Die Botenpostkurse liefen von Braunschweig strahlenförmig nach allen Himmelsrichtungen und stellten Verbindungen nach den wichtigsten Städten her, mit denen Braunschweig durch die Hanse verbunden war und Handelsbeziehungen unterhielt. Nach Nordwesten und Norden liefen die Botenpostkurse über Celle nach Bremen, über Gifhorn und Lüneburg nach Hamburg, nach Osten der Kurs über Helmstedt nach Magdeburg, nach Südosten der Halberstadt–Quedlinburger, nach Süden der Goslarer und nach Westen der Hildesheim–Kölner Kurs. Dazu kam der Hamburg–Nürnberger Kurs über den Harz durch Thüringen nach Süddeutschland. In den Endpunkten gab es Anschlüsse nach weiteren Orten.

6. Die Boten im allgemeinen.

Die wirtschaftliche Stellung der städtischen Boten war verschiedener Art. Die Ratsboten waren Diener einer öffentlichen Körperschaft. Sie erhielten von der Stadt festen Sold und in gewissen Zeiträumen auch ihre Kleidung. Daneben erhielten sie auf Reisen Zehr- und Wartegelder. Die Gerichtsboten und die städtischen reisigen Diener nahmen eine ähnliche Stellung ein. Die zu diplomatischen Sendungen verwendeten Schreiber waren die ersten Beamten, sonst gleichfalls wirtschaftlich abhängige Diener. Gemeinwirtschaftlich war auch die Stellung der Gildeboten, nur standen sie nicht im Dienste eines öffentlichen Gemeinwesens, sondern waren von einer freien Genossenschaft, der Gilde, abhängig. Wahrscheinlich waren sie meistens nur nebenamtlich tätig, da sie als Boten nicht vollbeschäftigt sein konnten. Der »becker bode« Herman Rothger z. B., der im sogenannten Schichtbuche 1446 erwähnt wird, war nebenbei »vulhoke«, d. h. Vollhöker. Ihre Einnahmen bestanden ursprünglich in einem Anteil

an bestimmten Strafen, einer Abgabe seitens der Neu aufgenommenen und einer bestimmten Gebühr für jeden Umgang und jede Aufwartung bei Festlichkeiten. Die sonstigen Boten, die der Rat und die Bürgerschaft zu Botengängen benutzten, waren wirtschaftlich selbständig. Sie betrieben das Botengewerbe für eigene Rechnung und fanden ihre Entschädigung in den Botenlöhnen und Trinkgeldern. Aus ihrer Mitte wuchsen vermutlich die privatwirtschaftlichen Betriebe der Ordinari-Boten heraus. Diese waren in ihrem Gewerbe insofern nicht völlig frei, als sie der Konzession des Rates und der Kaufmannschaft bedurften und unter deren Aufsicht standen. Ihr Eid verpflichtete sie, »eines erbarn raths vnnd aller gemeinen Kaufleute getrewer bothe« zu sein. Sie sollten unparteiisch sein, »getrewlich zu rechte bringen dem einen als dem anderen vnnd darin nichts ansehen, weder freundschafft, gunst, gabe noch einigerley geschencke«. Eine ihrer hauptsächlichsten Pflichten bestand darin, daß sie den Kaufleuten, von denen sie zugelassen waren, nebenbei durch eigenen Handel keinen Schaden bereiteten. Da die Versuchung hierzu oft an sie herantreten mochte, war dieser Verpflichtung im Eide ein besonderer Punkt gewidmet. Er lautete: »Zum vierden sollet jhr keine kauffmanschaft treiben in Braunschweig, nur alleine in eweren hause wahs entzeln ist, vnnd nichts bey gantzen eder halben lasten, auch tunnen, centnern eder hunderten, bey packen, stucken eder techern zu uorkauffen mechtig sein.« Daß die Kaufmannschaft streng auf die Durchführung dieser Vorschrift hielt, sehen wir bei dem Bremer Boten Hans Köhler, der in Rücksicht auf seine Vertrauenswürdigkeit zuerst von dem Eide entbunden war, ihn aber später doch leisten mußte, weil er den Handelsstand durch Warenhandel geschädigt hatte.

Zur Sicherheit hatten die Ordinari-Boten Kaution zu stellen. Die Bezahlung empfingen sie durch Erhebung von Gebühren für die Beförderung der Briefe, Gelder, Pakete und später, als sie sich mit Fuhrwerk versahen, auch der Reisenden. An den Bremer Boten zahlte der Rat auch ein festes Jahrgeld. Festsetzungen über die Höhe der Gebühren sind nicht überliefert; vermutlich beruhten die Sätze auf mündlicher Vereinbarung. Die unmittelbare Aufsicht über die Boten führten die Botenherren, die vom Rate ernannt wurden. Nach einer Urkunde von 1652 hatten die damals vom Rate ernannten 4 Botenherren für Ordnung unter den Boten zu sorgen, diese anzunehmen und nötigenfalls aus dem Dienste zu entlassen. Die Stellen der Braunschweiger Ordinari-Boten waren sehr begehrt, woraus zu schließen ist, daß sie gute Erträge geliefert haben. Der Rat und die Kaufleute sorgten auch in jeder Beziehung dafür, daß die Boten ungehindert ihrem Gewerbe nachgehen konnten, und nahmen sie fremden Eingriffen gegenüber mit allen zu Gebote stehenden Mitteln in Schutz.

Die Tätigkeit der Boten war mit vielen Beschwerlichkeiten und Gefahren verknüpft. Sie durften sich nach ihrem Eide indessen nur durch Wind und Wetter oder andere erhebliche widrige Umstände von ihren Pflichten abhalten lassen. Die Stellung der mittelalterlichen Boten als persönliche Diener ihrer Auftraggeber brachte es auch häufig mit sich, daß sie Unbilden erdulden mußten, die sich gegen ihre Herren richteten. So trat des Herzogs Otto Vogt zu Wolfenbüttel einen Brief, der ihm 1381 vom Rate zu Braunschweig durch den Boten »Kotenpyper« überbracht wurde, in dessen Gegenwart in den Kot, weil der Vogt das briefliche Verlangen des Rates als einen Eingriff in herzogliche Rechte ansah. I[n] Fehde- und Kriegszeiten waren selbst Gewalttätigkeit[en] gegen die Boten keine Seltenheit. Beispielsweise ergri[ff] 1381 der Ritter Ludeleff von Veltheim den Bot[en] »Michele« der Stadt Braunschweig auf dem Rückwege v[on] Magdeburg, öffnete und las die Briefe, die er vom Ra[te] zu Magdeburg bei sich führte. Ferner ließ 1421 die Sta[dt] Hildesheim als Vergeltungsmaßregel für die Gefange[n]nahme ihres geschworenen Boten den Braunschweig[er] Boten »Hanse von Erforde« festnehmen. An der Tage[s]ordnung waren solche Botenüberfälle im Dreißigjährig[en] Kriege. Der Bremer Bote Hans Köhler, der sehr lan[ge] in seiner Stellung als Braunschweiger Stadtbote gewes[en] ist, führte z. B. in einer Eingabe an den Rat vom Jah[re] 1652 zur Begründung seines Antrags um Entbindu[ng] vom Diensteide an: »Nun habe ich solchen vorgemelt[en] mir anbefohlenen Bothendienst bis dahero in den Elend[en] beschwerlichen und gefehrlichen Krieges Zeiten (:worb[ei] ich 32 mahl geplündert, waß einmahl geübrigt, daß ande[r] mahl doppelt wieder verlohren:) derogestalt verrichte[t,] daß hoffentlich meine Herren keine Klage über mich g[e]höret haben ...« Die 32malige Plünderung des Brem[er] Boten bildet ein typisches Beispiel für die Unsicherheit d[er] Straßen während des Dreißigjährigen Krieges.

Die wichtigste Aufgabe der Boten war anfan[gs] die Brief- und Geldbeförderung; später kam die Zeitung[s-,] Päckerei- und Personenbeförderung hinzu.

Im Nachrichtendienste der Stadt Brau[n]schweig nahm im 15. und 16. Jahrhundert der hansisc[he] Verkehr eine wichtige Stelle ein. Braunschweig vermittel[te] als Haupt der sächsischen Städte vielfach den Verkehr [in] Angelegenheiten der Hanse mit Lübeck einerseits und sein[en] sächsischen Bundesstädten anderseits. Namentlich entstan[d] vor und nach Abhaltung der sächsischen Städtetage, d[ie] meistens in Braunschweig stattfanden, und der allgemein[en] Hansetage in Lübeck ein größerer brieflicher Verkehr. D[er] Rat von Braunschweig hatte die Einladungen zu den Vo[r]versammlungen der Sachsenstädte zu erlassen und besorg[te] im Auftrage Lübecks oft die Einladung seiner Bunde[s-] oder Nachbarstädte zu den allgemeinen Hansetagen. Die[s] erfolgten entweder durch Weiterbeförderung zugesandt[er] (bigebundener) Briefe oder durch Absendung eigen[er] Schreiben. Neben den Einladungen waren auch Beschlüs[se] der Hanse- und Städtetage zu verbreiten, Verträge i[n] Umlauf zu setzen oder sonstige Verkehrsbeziehungen [zu] regeln.

Die Ausführung des Briefbeförderungs[-] dienstes war zur Zeit des ungeregelten Botenverkeh[rs] sehr umständlich und zeitraubend. Die Boten hatten vie[l]fach auf Antwort zu warten, was meistens schon in de[n] überbrachten Schreiben zum Ausdruck kam; ein sich o[ft] wiederholender Schlußsatz der Briefe lautete daher: »un[de] begeren wii bescreven antworde bii dussen usen boden«. Die Boten mußten unter diesen Umständen tage- un[d] wochenlang am Bestimmungsort liegen bleiben, weil o[ft] erst Ratsbeschlüsse gefaßt wurden. Die Beförderung ve[r]zögerte sich auch dadurch, daß die Boten gleichzeiti[g] mehrere Briefe nach verschiedenen Orten mitnahmen un[d] dabei große Umwege machen mußten, ehe sie an ihr letzte[s] Ziel kamen. Einen eigenartigen Fall von Umständlichke[it] in der Briefbeförderung bildet auch folgendes Begebni[s:] Im Jahre 1427 schickten 18 Sachsenstädte, nämli[ch] Braunschweig, Magdeburg, Halle, Ülzen, Goslar, Hildes[-] heim, Helmstedt, Aschersleben, Merseburg, Hannover[,] Göttingen, Alfeld, Northeim, Halberstadt, Hameln, Ein[beck]

Buxtehude und Quedlinburg, je einen gleichlautenden ge- oder Fehdebrief an den König Erich von Däne . Die Beförderung der Briefe erfolgte gemäß der bredung auf dem Städtetage zu Braunschweig in der e, daß sich die sämtlichen Boten der 18 Städte mit Absagebriefen am 30. März in Lüneburg versam- n und von dort nach Hamburg begaben, von wo die Weiterreise ermöglicht wurde[9]). Die gleichzeitige bringung der Absagebriefe durch die 18 Boten ge- wohl zu dem Zwecke, um den Eindruck der Fehde- ge zu erhöhen und die Zustellung für jede Stadt in dlicher Form zu bewirken, da die Überbringung Briefe durch einen Boten nicht rechtswirksam ge- n wäre.

ewisse betriebstechnische Fortschritte er Briefbeförderung machten sich erst in der zweiten e des 16. Jahrhunderts geltend. Sie bestanden vor in der Einrichtung der Ordinari-Boten, hon gewisse Merkmale ordentlicher Posten aufwiesen. iese städtischen Boten mehr und mehr der Allgemein- nicht bloß einem Stande dienten, trat auch bald das rfnis nach Sammelstellen für die Briefe r, die bis dahin von den Boten aus den Häusern holt wurden. Die Notwendigkeit einer derartigen ichtung — einer Poststelle im heutigen Sinne — ist r Bestallung der Botenherren zu Braunschweig von begründet. Es heißt dort: »damit nun hinfürter Jeder wissen mach, wohin er die Brieue und wass ein Jeder mit zu geben, abgeben Unt wider zu ent- en weiß, wolte derzu hochnötig sein, das ein bestimb- ohrt derzu ernent wurde, gleich in Vielen Steten uchlich, da man alle brieue Unt wass sonsten ein r zu versenden, abgeben Unt wider zu entfangen . . . .« In Halberstadt unterhielten die Braun- eiger Ordinari-Boten 1655 bereits ordentliche Post- er, in denen sie ihre mitgebrachten Briefe abgaben andere in Empfang nahmen.

ne weitere wichtige Aufgabe der Boten bildete die mittlung des Geldverkehrs. Aus urkundlichen richten über die Diener flandrischer Kaufleute aus Jahren 1289 bis 1343 geht hervor, daß diese Diener Boten Gelder von Braunschweiger Burgensen ein- n und nach Gent mitnahmen. Ferner waren im 14. 15. Jahrhundert auch die Fälle häufig, daß der Rat Braunschweig seine Schreiber und Boten unter Mit- von quittierten Beglaubigungsschreiben Gelder er- n ließ. Bei der Erhebung größerer Summen und r unsicheren Verhältnissen wurden besondere Vor- smaßregeln angewandt. Beispielsweise schickte der zu Braunschweig 1492, als die Stadt durch Herzog rich den Älteren bedrängt wurde, zur Erhebung von 00 und später von 4 000 rheinischen Gulden zweimal Bürgermeister Tile Reten und Hauptmann Hans von linge nach Hildesheim. Neben der Beförderung des es in bar war zu damaliger Zeit auch schon das weisungsverfahren, ähnlich unserm Scheck- und Giro- hr, bekannt. In einem Briefe des Rates zu Braun- eig an den zu Lüneburg von 1493 wird z. B. die e ausgesprochen, dem Lüneburger Bürger Lütken storp 600 rhein. Gulden zu geben, die der Rat zu unschweig von dem zu Lüneburg zu bekommen und seinem Bürger Hans Heise der Sicherheit wegen vare unnde eventure, de uns in deme overforende dar ane bejegnen moohte, to vorhodende) schon aufgenommen habe. Das genannte Schreiben, das eine Quittung über den Empfang des Geldes enthält, kann demnach als eine Art Scheck, zahlbar an den Aussteller, angesehen werden. Mit der Einrichtung der Ordinari-Boten wurde der Geldverkehr, namentlich für die Kaufmannschaft, bedeutend erleichtert, da diese sich regelmäßig sowohl mit der Beförderung barer Gelder als auch mit der Übermittlung von Wechselbriefen befaßten.

Als die Ordinari-Boten mit der Zeit zur Benutzung von Fuhrwerken übergingen, nahmen sie sich auch der Beförderung von Waren und Personen an. In dem Hamburger Boteneide heißt es: »Ihr sollet schweren . . . . zum anderen: die brieffe so sie euch ober-antworten, dazue alles wass sie euch behandigen an guet vnndt gelde, getrewlich zu rechte bringen . . . .«; ähnlich lautete der Bremer Boteneid. Die Warenbeförderung durch die Ordinari-Boten nahm zeitweise überhand, so daß sie der Kaufmannschaft lästig wurde. Der Rat zu Hamburg gab dies in einem Schreiben an den zu Braunschweig dadurch zu erkennen, daß er erklärte, das Botenwesen bestände nicht in der Übermittlung von Waren, sondern in erster Linie in der Beförderung von Briefen. Zu dem Übergange des Privatreiseverkehrs auf die Ordinari-Boten trug dann auch der Umstand bei, daß die alte Sitte des Reisens zu Pferde allmählich abkam. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts betrieben die städtischen Boten die Personenbeförderung neben der Brief-, Geld- und Paketbeförderung als ergiebiges Gewerbe und hielten auch nach Gründung der Landesposten mit zäher Kraft daran fest.

Die städtischen Ordinari-Boten, neben denen die beamteten Ratsboten ihre Tätigkeit noch fortsetzten, gerieten später, als die braunschweigisch-lüneburgischen Herzöge wie die übrigen Landesfürsten das Recht der Brief-, Geld-, Paket- und Personenbeförderung als Hoheitsrecht oder Regal für sich beanspruchten und zur Gründung eigener Landesposten übergingen, in scharfen Wettbewerb mit den von den Landesfürsten privilegierten Postunternehmern[10]). Braunschweig als ehemalige Hansestadt, die nicht als gewöhnliche Landstadt der Herzöge behandelt sein wollte und sich ihrer Botmäßigkeit noch immer entzog, trat wie auch die übrigen Städte Deutschlands auf Seite ihrer Boten, um die hergebrachten Rechte zu erhalten. Viele Botenplackereien, die den geregelten Verkehr arg in Mitleidenschaft zogen, knüpften sich an diesen Streit der alten und neuen Ordnung. Der Ausgang konnte indessen nicht zweifelhaft sein, zumal da 1671 auch die politische Selbständigkeit der Stadt Braunschweig von den verbündeten Herzögen der drei Linien des Gesamthauses Braunschweig-Lüneburg gebrochen wurde. Das Botenwesen der Stadt mußte wie überall in Deutschland den erstarkenden Landesposten allmählich weichen, bis auch deren Dasein durch Gründung der Norddeutschen Bundespost, in der auch die Braunschweigische Landespost aufging, ein Ende fand und schließlich alle Zersplitterung durch die einheitliche Deutsche Reichspost beseitigt wurde.

Hanserezesse, Abt. I Bd. 8 Nr. 156⁴, 159 und 160. Die tädte schlossen sich der Fehde der 6 Städte Lübeck, Hamburg, burg, Rostock, Stralsund und Wismar gegen König Erich an.

[10]) Siehe H. Gaus, Vorgeschichte der hannoverschen und braunschweigischen Staatsposten (Arch. f. P. u. T. 1911) und Geschichte der braunschweigischen Staatspost bis 1806 (Jahrbuch des Braunschweigischen Geschichtsvereins 1914).

Schriftwerke.

Fernmelderecht mit Rundfunkrecht, 3. Auflage des »Funkrechts«. Von Ministerialrat Dr. Eberhard Neugebauer. 1016 Seiten. 1929. Preis gebunden 24 *RM*. Verlag von Georg Stilke, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 65.

Noch vor 20 Jahren hatte das postrechtliche Schrifttum einen sehr bescheidenen Umfang. Insbesondere das Telegraphen- und Fernsprechrecht — das Funkwesen spielte damals noch fast keine Rolle — erfuhr, abgesehen vom Telegraphenwegegesetz, keine eingehendere Darstellung. In den letzten 20 Jahren ist dies jedoch erfreulicherweise anders geworden. Das Telegraphen- und Fernsprechrecht wurde in die wissenschaftliche Bearbeitung einbezogen und hat dadurch die ihm zukommende Stellung im Rahmen des Rechtssystems erhalten. Daß diese Bearbeitungen nicht Selbstzweck waren, sondern einem wirklichen Bedürfnis dienten, geht besonders augenscheinlich daraus hervor, daß in den letzten 20 Jahren der elektrische Nachrichtenverkehr eine geradezu riesige Aufwärtsentwicklung genommen hat. Das Sonderrecht des Fernmeldewesens, zu dem nun auch das Funkwesen hinzukommt, ist immer mehr in den Vordergrund getreten. Ein gewisser Abschnitt in der wissenschaftlichen Bearbeitung dieses Rechtsgebietes ist mit dem Werk von Neugebauer erreicht, das mit seinen rund 1 000 Druckseiten die umfangreichste Bearbeitung des Fernmelderechts darstellt, die bisher erschienen ist. Es ist außerordentlich erfreulich, daß dieses Werk geschrieben wurde. Die immer fühlbarer gewordene Lücke ist damit in wohlgelungener Weise ausgefüllt. Wer heute ein postrechtliches Werk zur Hand nimmt, pflegt entsprechend der gegenwärtigen Lage der Rechtswissenschaft und der Rechtsprechung die Frage zu stellen: Ist das Werk auf der privat- oder öffentlich-rechtlichen Auffassung aufgebaut? Das Fernmelderecht von Neugebauer beruht auf der öffentlich-rechtlichen Auffassung, ein Standpunkt, den ich für den richtigen halte und für den ich selbst schon seit Jahren eingetreten bin. Da aber eine wissenschaftliche Darstellung gerade des Verkehrsrechts niemals Selbstzweck sein und den Zusammenhang mit der Wirklichkeit in keinem Augenblick verlieren darf, hat der Verfasser die vornehmlich von Otto Mayer entwickelte Theorie der öffentlich-rechtlichen Behandlung des Verkehrsrechts nicht einfach schematisch übernommen, sondern mit kritischem Blick für seine Darstellung verwendet. Dies zeigt sich besonders bei der Frage, inwieweit auf dem Gebiete des Fernmelderechts der ordentliche Rechtsweg als zulässig erklärt wird. Natürlich kann man in einzelnen Fragen anderer Meinung sein (z. B. Anwendung des § 19 K. O. auf das Fernsprechteilnehmerverhältnis). Doch kann darauf hier nicht eingegangen werden. Ein Buch, das das Fernmelderecht behandelt, ist in erster Linie für die Praxis bestimmt. Dieses Ziel kann nur dadurch erreicht werden, daß der Verfasser nicht von außen her an die Sache herankommt, sondern selbst die nötigen Erfahrungen auf diesem Gebiete besitzt und nicht aus rein konstruktiven Gründen Dinge behandelt, die für die Praxis ohne Interesse oder wertlos sind. Der Verfasser des Fernmelderechts, der seit Jahren beruflich mit diesen Fragen ständig zu tun hat und auch an den gesetzgeberischen Vorarbeiten besonders beteiligt ist, hat in erster Linie für die Praxis geschrieben. Zu diesen vorzüglichen praktischen Erfahrungen kommt noch, daß in dem Werke Schrifttum und Rechtsprechung, so viel ich sehe, erschöpfend berücksichtigt sind. Behandelt werden in dem Buche alle Gebiete d[...] Fernmelderechts einschließlich des Rundfunkrechts, das [...] Verfasser früher in einem weitverbreiteten Buche bearbe[...] hatte. Je nach dem Sachgegenstand wechseln systemati[...] Darstellung und Kommentarform miteinander ab. N[...] einer allgemeinen Einleitung, die eine systematische [...] läuterung allgemeiner Begriffe und eine sehr wertv[...] Darstellung der Quellen des Verordnungsrechts [...] Reichspostministers enthält, folgt das Gesetz über F[...] meldeanlagen mit sehr eingehenden, fast 300 Seiten [...] fassenden Erläuterungen. Es ist die bis jetzt erste [...] einzige Erläuterung dieses Gesetzes. Dieser folgt eine s[...] matische Darstellung über Schutz des Bestandes und Bet[...] bes der Fernmeldeanlagen (bürgerlich-rechtlicher und st[...] rechtlicher Schutz sowie Polizeirecht). Anschließend da[...] wird das Telegraphenwegegesetz sehr eingehend erläut[...] insbesondere der für die Deutsche Reichspost nicht [...] betrieblich und technisch, sondern auch geldlich sehr wich[...] § 6 (bevorrechtigte Anlagen) wird tiefgreifend behand[...] Dem Verkehrsrecht einschließlich des Weltfernmelderec[...] (Rechtsnatur des Benutzungsverhältnisses, des Fernspr[...] teilnehmerverhältnisses usw.) ist eine eingehende, ü[...] 150 Seiten umfassende Darstellung gewidmet, die e[...] Fülle von Fragen behandelt, die jeden Praktiker intere[...] ren. Den Abschluß bildet das Rundfunkrecht. Auch [...] ist wohl keine Frage unerörtert und unbeantwortet [...] blieben, die auf diesem jüngsten Gebiete des Fernme[...] wesens auftaucht; insbesondere ist die Frage des zi[...] rechtlichen Schutzes gegen Rundfunkstörungen eingeh[...] behandelt. Das Buch, das in einer sehr klaren [...] lebendigen Weise geschrieben ist, wird durch ein gu[...] Sachregister ergänzt, das die Brauchbarkeit besond[...] erhöht. Jeder, der mit dem Fernmelderecht einschließ[...] des Rundfunkrechts befaßt ist, gleichviel ob Postbeam[...] Richter, Verwaltungsbeamter, Wissenschaftler oder L[...] wird Neugebauers Fernmelderecht zu Rate ziehen müss[...] Seine Anschaffung kann bestens empfohlen werden.

Ministerialrat Dr. Hartmann[...]

Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einfü[...]rungsgesetz. Unter Verwertung der gesam[...] Rechtsprechung und Rechtslehre bearbeitet von La[...]gerichtsdirektor Du Chesne in Leipzig, Ob[...]landesgerichtsrat Dr. Dreyer in Frankfurt a. [...] Landgerichtsrat Dr. Gerold in Leipzig, Land[...]richtsdirektor Dr. Illing in Leipzig, Senatspr[...]dent Hahne in Köln, Landgerichtsrat Keßler [...] Nordhausen, Senatspräsident Dr. Scherling [...] Hamm, Hofrat Dr. Soergel in Freilassing [...] Reichsgerichtsrat Teichmann in Leipzig. H[...]ausgegeben von Dr. Hs. Th. Soergel, Ba[...]rischem Hofrat. Vierte, stark vermehrte und v[...]besserte Auflage, Stuttgart 1929, Verlag W. Ko[...]hammer, 2 Lexikonbände 84 *RM* (1. Band: All[...]meiner Teil und Recht der Schuldverhältnisse, X[...] und 1415 S., 2. Band: Sachenrecht, Familienre[...] Erbrecht und Einführungsgesetz, XII und 995 S[...]

Was ich in meiner Besprechung der 3. Auflage [...] Soergelschen Kommentars (Postarchiv 1926 S. 149) [...] Werke nachrühmen durfte, erschöpfende und übersichtli[...] Darstellung des gewaltigen Stoffes und Abrundung [...] einem einheitlichen Ganzen, gilt in gesteigertem Maße [...] vorliegenden 4. Auflage. Obwohl der Umfang des Ko[...]

ntars von 2132 auf 2410 Seiten angeschwollen ist, hat
der Herausgeber verstanden, die Übersichtlichkeit der
läuterungen durch schärfere äußere Gliederung des
ortlauts, Schaffung von neuen Absätzen, reichliche Her-
chebungen durch Fettdruck u. ä. gegen früher zu ver-
ern und die praktische Brauchbarkeit des Buches
sentlich zu erhöhen. Im übrigen waren die Bearbeiter
t Erfolg bemüht, die Rechtslehre und die gesamte
chtsprechung des Reichsgerichts und der übrigen Ge-
hte, soweit sie in der Zeit vom 1. Januar 1926 bis
Dezember 1928 in den Fachzeitschriften und Entschei-
ngssammlungen veröffentlicht worden war, lücken-
s zu berücksichtigen. Diese Berücksichtigung beschränkte
nicht darauf, das Neue dem vorhandenen Alten ein-
anzureihen, sondern es wurde eine planvolle Ein-
ederung und Verarbeitung angestrebt. Nach den Grund-
en des Gesamtplans für die Abfassung des Werkes sind
h solche Rechtsmeinungen und Entscheidungen aufge-
nnen worden, zu denen sich der Bearbeiter des frag-
en Gegenstandes nicht zu bekennen vermag, die er viel-
hr bekämpfen muß. Auf diese Weise wird dem Be-
zer des Werkes der Wandel der Rechtsauffassung und
Rechtsprechung in den nahezu 3 Jahrzehnten des Bür-
lichen Gesetzbuches deutlich vor die Augen geführt. Bei
Menge des zu verarbeitenden Stoffes kann natürlich
der Regel nur ein knapper, das Wesentliche möglichst
rf hervorhebender Auszug aus den Urteilen usw. ge-
en werden. Dies wird den Benutzer in manchen Fällen
eigen, die angeführte Quelle selbst aufzusuchen und
em Inhalt näher nachzuforschen. Sehr zu begrüßen ist,
die neue Auflage zu verschiedenen Büchern ausführ-
ere, systematische Einleitungen bringt. Alles in allem
das Werk eine in ihrer Vollständigkeit wohl einzig da-
hende Fundgrube im Gebiete des bürgerlichen Rechts, in
auch der Verwaltungsbeamte kaum jemals vergebens
schen wird. Den besten Beweis für die Brauchbarkeit
Beliebtheit des Werkes bringt die Tatsache, daß sich
h dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum von 3 Jahren
e Neuauflage als nötig erwiesen hat.

Präsident Dr. Niggl, Nürnberg.

Der Weltluftverkehr. Seine Entwicklung, Geographie und wirtschaftliche Bedeutung. Von Dr. Carl Hanns Pollog. 94 Seiten. 1929. Preis kartonniert 5 *RM*. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin NW 7, Universitätsstr. 2—3a.

Der Verfasser untersucht zunächst, welche geographischen
edingungen in politischer, physikalischer und wirtschaft-
her Hinsicht für die Entwicklung des Luftverkehrs am
nstigsten sind, und kommt dabei zu dem Schlusse, daß
wirtschaftlich arbeitender Luftverkehr trotz überlegener
schwindigkeit in Erdräumen, wo leistungsfähige erd-
bundene Verkehrsmittel bestehen, zur Zeit noch nicht zu
warten ist. Deshalb seien die heutigen Linien des Welt-
ftverkehrs mit wenigen Ausnahmen »Wechsel auf ziem-
h lange Sicht«. Man erhält sodann aus der mit zahl-
ichen statistischen Karten versehenen Schrift einen guten
berblick über die Entwicklung des Weltluftverkehrs in
appen, aber übersichtlicher Form. Besonders hervor-
hoben sind die Schwierigkeiten, die der deutschen Ver-
hrsluftfahrt durch die bekannten Begriffsbestimmungen
r Siegerstaaten entstanden. Bemerkenswert sind ferner
e Ausführungen über die Beteiligung der Luftfahrzeug-
dustrie der einzelnen Länder am Weltverkehr. Auf die
erhältnisse in den Ländern mit stark entwickelter Luftfahrt
(»Luftverkehrsgroßmächte«), unter denen die Vereinigten Staaten von Amerika jetzt die Führung haben, ist der Verfasser näher eingegangen. Er erläutert dabei auch die Verschiedenartigkeit der Gesichtspunkte, die die Entwicklung der Luftfahrt in den einzelnen Ländern beeinflußt haben. Außerdem behandelt er verschiedene Fragen von besonderer technischer und wirtschaftlicher Bedeutung, z. B. die der Frachtbeförderung, des Nachtluftverkehrs und der Kennzeichnung der Luftwege auch bei Tage. Schließlich finden wir eine ausführliche Zusammenstellung der Luftverkehrspläne, die in den verschiedenen Ländern bei Herausgabe des Werks schwebten und von denen manche inzwischen schon verwirklicht sind. So bietet die Schrift, wenn sie auch die Fragen des Weltpostverkehrs nicht berührt, manches Wissenswerte auch solchen Lesern, die den Luftverkehr vorwiegend in seinen Zusammenhängen mit der Postbeförderung zu beurteilen gewohnt sind.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(April bis Juni 1929)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1929, S. 21 und 105.

Nachträge:

12a. Der Beamte. Vierteljahrshefte für Beamtenrecht und Beamtenpolitik. Berlin. Verlagsgesellschaft des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes m. b. H., Berlin W 35, Potsdamer Straße 106.
42. Internationale Wirtschaft. Deutsche Ausgabe. Paris. Internationale Handelskammer, Paris, Cours Albert 38.
71a. Staats- und Selbstverwaltung. Berlin. Gersbach und Sohn Verlag, Berlin W 35, Flottwellstraße 3.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Abschreibung und Tilgung, von Dr. Tobler 88. Heft 54 vom 20. Januar 1929.
— Der Achtstundentag und das Genfer Arbeitsamt **89.** 546.
— Akustik. Neue Hilfsmittel für akustische Messungen **76.** 84, **31.** 617.
— Die Arbeiterbewegung in Europa und Amerika im Jahre 1928 **27.** 616. 675. 708.
— Internationale Arbeitslosigkeit **20.** 364.
— Arbeitsplatz, den ... richtig beleuchten **88.** Heft 55 vom 5. Februar 1929.
— Arbeits- und Zeitstudien, ein Versuch zur Vereinfachung der Aufnahme von ..., von Dr.-Ing. Derikartz **100.** 584.
— Arbeitsstühle, Arbeitssitze, Arbeitstische **24.** 224, **38.** 350.
— Arbeitszeit, Arbeitslohn, Arbeitsleistung, von Dr. Oppenheimer, Regierungsrat **47.** 302.
— Bauforschung, Ziele der ..., von Dr. Schmidt, Ministerialrat **17.** Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 77.
— Bauholzschutz, die heutigen Methoden des ..., von Dr. Falck, Professor **49.** 197.
— Beamtenrecht, deutsch-österreichische Rechtsangleichung im ..., von Dr. Völter **13a.** 34.
— Der Beamtensport im Ausland und im Inland **24.** 346.
— Die natürliche Beleuchtung von Innenräumen, von Nikoljsky **83.** 147.
— Beton und seine Zerstörung **75.** 170.
— Bibliographie und Archiv der Beamtenwissenschaft und Verwaltungstechnik April 1927 bis Ende 1928 **14.** 229.
— Bibliothek und Kartei, wo steckt der Fehler in ...?, von Dr. Hanauer **55.** 179.
— Dampf von 225 Atmosphären **77.** 386.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten

Allgemeines. Dezimalklassifikation als Organisationsmittel, von Dr. Golf **55.** 212.

— Diktiermaschine, zur Entwicklung der ... **14.** 201.

— Maschinelle Einschrift- oder Einzug-Buchhaltung, von Wegener **55.** 142.

— Die Eisenbahn und das Kunsthandwerk, von Dr. Reindl **64.** 290.

— Eisenbahnen, weltwirtschaftliche Bestrebungen und ..., von Sauter, Reichsbahnoberrat **100.** 393.

— Die Farbe im Betrieb und Büro, von Weiß, Ingenieur **55.** 251.

— Frau und Gymnastik, von Professor Dr. Sellheim, Geh. Medizinalrat **77.** 283.

— Deutsches Genossenschaftswesen, fünf Jahre ... in Südslawien **15.** 314.

— Heizversuche an einem gußeisernen Gliederkessel bei natürlicher und künstlicher Verbrennungsluftzufuhr, von Dipl.-Ing. Küstner **38.** 304.

— Internationale Kartelle, die Macht der ... **19.** 228.

— Kaufmann und Wirtschaftsbürokratie, von Dr. Eisfeld, Professor **89.** 789.

— Leistungssteigerung, ist eine ... und Förderung des Vorschlagwesens durch Werkzeitschriften möglich?, von Fechtner **55.** 210.

— Lochkartenmaschinen, von Dr. Brüggemann **77.** 369.

— Lohnpolitik, Grenzen der ..., von Dr. Schumpeter, Professor **25.** 847.

— Menschenökonomie und Verwaltung, von Goldscheid **13a.** 22.

— Das härteste Metall Widia **81.** Jahrg. 5 S. 288.

— Papiererzeugung, Beitrag zur ältesten Geschichte der ... **51.** 57.

— Post- und Schnellnachrichtenverkehr, von Dr. Roscher **85.** 125.

— Internationale Preisbewegung, Tendenzen der ..., von Dr. Brech **83.** 845.

— Rationalisierung. Reine Verwaltungsabteilungen rationell gestalten, von Trautsch **55.** 166.

— Registraturfehler und ihre Verhütung, von Dr. Werneburg **55.** 188.

— Reihenbau und Zeilenbau, von Dr. Heiligenthal, Professor **101.** 381.

— Reklame, der wirtschaftliche Wert der ... **24.** 280.

— Rentabilität, der kritische Punkt in der ..., von Stefanie-Allmayer **55.** 205.

— Rostschutz, Beitrag zur Kenntnis rostschutzsichernder Anstrichmittel, von Remy **38.** 234.

— Rostvorgang, die kolloidchemische Theorie des ... **51.** 50.

— Schallschutz von Gebäuden, von Dr.-Ing. Michel, Professor **77.** 449.

— Schalltechnik, Einführung in die ..., von Dr.-Ing. Professor Schwaighofer, Oberregierungsrat **13.** 140.

— Schwitzwasser am Mauerwerk der Wohnhäuser, von Flügge, Ingenieur **17.** Beil. (Konstruktion und Ausführung) 69.

— Internationale Sozialversicherung, von Schmidt-Conz, M. d. L. **7a.** 199.

— Staat und Beamtentum. Eine grundsätzliche Erörterung, von Dr. Falck **14a.** Jahrg. 1 Nr. 8 S. 1.

— Neuzeitlicher Stahlhausbau, von Blocken, Regierungsbaumeister **17.** Beil. (Moderner Wohnbau) 31.

— Die hängende Stehablage (Registratur), von Dr. Porstmann **55.** 263.

— Tarife, Kollektivaktion zur Senkung der ..., von Riedl **42.** 287.

— Transport und Verkehr **42.** 339. 349.

— Unitarismus und Föderalismus in ausländischen Bundesstaaten, von Dr. Fleiner, Professor **24.** 376.

— Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, von Dr. Napp-Zinn, Privatdozent **98.** 1.

— Wärme und Schalltechnik im Bauwesen, von Dr.-Ing. Reiher, Privatdozent **38.** 349.

— Wärmeausnützung in koksgeheizten Sammelheizungskesseln, von Eberle, Professor **38.** 301.

— Wärmewirtschaft. Wärmewirtschaftliche Bewertung und Bemessung baulicher Anordnungen, von Dr.-Ing. Müller, Regierungsbaumeister a. D. **38.** 201. 214. 226.

— Wärmewirtschaft. Gasgefeuerte Großkessel, von Baeßler **38.** 308.

— Der Welt-Reklame-Kongreß vom 11. bis 15. August 1929 in Berlin **24.** 382.

— Die Weltwirtschaft 1914 und 1918, von Dr. Wiedenfeld, Professor **85.** 62.

Allgemeines. Wirtschaftsbündnis, unmögliche und mögliche We zu einem mitteleuropäischen ..., von Dr. Gotheim, Reich minister a. D. **26.** 397.

— Die Wirtschaftslage im Jahre 1928 und in den ersten ze Nachkriegsjahren von Pirelli, Präsident der Internati nalen Handelskammer **42.** 217.

— Wohnhausbau, die Gleitbauweise im ..., von Leppin, D rektor **17.** 44.

Deutschland. Die Abfindungen in der Unfallversicherung z Erwerb von Grundbesitz oder zur wirtschaftlichen Stä kung bereits vorhandenen eigenen Grundbesitzes, v Wicke, Regierungsrat **2.** 242.

— Die Abgeltungsverordnungen in ihrer Bedeutung für d Beamtenrecht, von Dr. Falck, Ministerialdirektor **14.** 21

— Politische Abzeichen, Verbot des Tragens ... im Dien (Erlaß des Reichsfinanzministers vom 16. März 192 **3.** 93.

— Altersversorgung, zusätzliche ... für die Angestellten b der preuß. Staatsverwaltung (Erlaß des preuß. Finan ministers vom 2. April 1929) **61.** 69.

— Die Amtsbezeichnungen der preußischen Kommunalbeamte von Dr. Loschelder, Regierungsassessor **92.** Bd. 1 S. 2

— Amtspflichtverletzung, Schadensersatzanspruch wegen ... se Verschulden voraus. Kein Anspruch des Beamten a Beförderung (Entsch. des RG. vom 1. Februar 192 **28.** Jahrg. 9 S. 461.

— Der Amtsträger im Entwurf eines Allgemeinen Deutsch Strafgesetzbuchs, von Landsberg, Reichsminister a. **13a.** 29.

— Amtsunterschlagung. Hinfälligkeit des Einwandes des Täte er habe sein Gehalt ohne Steuerabzug für sich erheb dürfen (Entsch. des RG vom 20. Dezember 19 28. Jahrg. 9 S. 438.

— Angestelltenversicherung der Invalidenrentner, von D Schliack, Regierungsrat **7.** 161.

— Angestelltenversicherungsgesetz, das Gesetz zur Änderung d ... vom 7. März 1929, von Dr. Schliack, Regierungsr und von Dr. Wankelmuth, Ministerialrat **69.** 74, **7.** 2

— Arbeitsämter, Benutzung der ... durch Reichsbehörden (E laß des Reichsministers der Finanzen vom 10. April 192 **65.** 27.

— Arbeitslosenversicherung, Befreiung der Postagenten v der ... **69.** 82.

— Arbeitslosenversicherung, das Finanzproblem der ... **43.**

— Arbeitsrecht. An der von Amts wegen zu berücksichtigend Unzulässigkeit der Revision vermag auch der Umsta nichts zu ändern, daß die Revision wegen der grundsä lichen Bedeutung des Rechtsstreits vom Landesarbeit gericht zugelassen worden ist (Entsch. des Reichsarbeit gerichts vom 22. Dezember 1928) **45.** Beil. (Höchstrichte liche Rechtsprechung) Nr. 618.

— Arbeitsrecht. Arbeitszeitausgleich für Wochen, in die g setzliche Wochenfeiertage fallen (Entsch. des Reichsarbeit gerichts vom 3. November 1928) **45.** Beil. (Höchstrichte liche Rechtsprechung) Nr. 721.

— Arbeitsrecht. Auch ein vorübergehendes Wegbleiben von d Arbeit kann die Voraussetzung des § 123 Ziffer 3 »u befugtes Verlassen der Arbeit« erfüllen. Jedoch rei eine »kurze, verhältnismäßig unerhebliche Entfernun nicht aus (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 15. D zember 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechun Nr. 929.

— Arbeitsrecht. Der Arbeitnehmer kann das nach dem Tar vertrag zustehende Gehalt fordern, auch wenn er unt Verschweigen seiner Zugehörigkeit zu der Tarifvertrag partei sich mit geringerem Gehalt einverstanden erklä hat (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 8. Dezemb 1928) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 62

— Arbeitsrecht. Der Beginn der einjährigen Wahlperio einer neugewählten Betriebsvertretung und der des Kü digungsschutzes seiner Mitglieder aus § 96 Abs. 1 d Betriebsrätegesetzes fallen zusammen (Entsch. des Reich arbeitsgerichts vom 24. Oktober 1928) **45.** Beil. (Höch richterliche Rechtsprechung) Nr. 724.

— Arbeitsrecht. Der Einzelarbeiter hat sich den Weisunge der Betriebsleitung zu fügen. Er kann nicht selbst b stimmen, wann er die entsprechend der Betriebsverei barung geleisteten Überstunden abfeiern will (Entsch. d Reichsarbeitsgerichts vom 3. November 1928) **45.** Bei (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 820.

II. **Postwesen.**

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

ſchland. Vom Fernſprechhandbetrieb zum Selbſtanſchlußbetrieb mit Hebdrehwählern 26, von Schmidt **75.** Beil. (Werk-Praxis) 179. 213.
Der Fernſprech-Schnellverkehr, von Kölſch, Miniſterialrat **24.** 313.
Fernſprechverkehr, die verſchiedenen Geſprächsarten im ... mit dem Auslande **80.** 87. 129. 136.
Deutſchlands Fernſprechverkehr mit dem Auslande **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 185. 193.
Das Fernſprechweſen in Berlin (Vortrag des Präſidenten Gentzke) **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 178.
Haftpflicht des Fernſprechteilnehmers, zur Frage der ... für Beſchädigung ſeines Fernſprechapparats durch Einwirkung von Feuchtigkeit **80.** 162, **24.** 324, **11.** 119.
Die Leiſtungszählung im Ortsfernſprechbetrieb **79.** 125.
Pupiniſierungsſyſtem, Ergebniſſe der Verſuche mit einem neuen ... mit erhöhter Grenzfrequenz und mit Phaſenausgleich im Fernkabel Hannover–Wiedenbrück, von Höpfner, Miniſterialrat **76.** 148, **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 118.
SA-Betrieb, Überleitung von OB-Netzen zum ..., von Woelk, Telegraphendirektor **76.** 75.
Seekabelweſen, der Ausbau des deutſchen ..., von Dr. Runkel **7a.** 157.
Die Sprechtechnik und ihre Verwendung im Fernſprechbetrieb, von Schönherr, Telegraphenbetriebsaſſiſtent **79.** 126.
Starkſtrom-Freileitungen, Vorſchriften für ... **31.** 434.
Telegraphenleitungsbau, zur Wirtſchaftlichkeit im ... **75.** 129.
Telegraphenwegegeſetz, Rechtsgültigkeit des § 6a des ... (Entſch. des RG vom 18. März 1929) **16.** Beil. (Rechtſprechung) 9, **11.** 115.
Telephonwerbung, über ... **75.** 166.
Tonfrequenzrufverfahren, vor der Einführung des ... für Zweidrahtverſtärkerleitungen bei der Deutſchen Reichspoſt, von Weinitſchke **76.** 61.
Überſeetelegramme zu ermäßigter Gebühr, von Bohle **75.** 196.
Deutſche Überſeetelegraphie, Rückwirkungen der Zuſammenſchlüſſe im engliſchen und im amerikaniſchen Nachrichtenweſen auf die ..., von Müller, Oberpoſtſekretär **75.** 262.
Umſatzſteuer. Beförderung von telegraphiſchen und telephoniſchen Nachrichten der Fahrgäſte aus fahrenden Eiſenbahnzügen iſt einſchließlich der Poſtgebühren umſatzſteuerpflichtig (Entſch. des Reichsfinanzhofs vom 25. Oktober 1928) **16.** Beil. (Rechtſprechung) 8.
Die Vertragsverhältniſſe beim Telegrammverkehr, von Dr. Wunſchel, Poſtdirektor **30.** Bd. 47 S. 314.
Zettelrohrpoſten, Förderbänder und Bandpoſten in Fernämtern, von Kuhn, Oberpoſtrat **76.** 78. 109.
emark. Les télégraphes et les téléphones au Danemark pendant les années budgétaires 1925/26 et 1926/27 **44.** 35.
land. Das Haupttelegraphenamt London **24.** 339.
Londoner Sprechverkehr im Jahre 1928 **81.** Jahrg. 5 S. 270.
nkreich. Das Selbſtanſchlußamt Carnot, von Pocholle, Rouvière und Labrousse, ingénieurs des Postes et Télégraphes **6.** 420.
erlande. Die Elektrizitätsverſorgung Hollands, von Dr. Lulofs **31.** 849.
weden. Schwedens Fernſprechverbindungen mit dem Ausland zu Beginn des Jahres 1929 **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 170.
weiz. Der Fernſprecher in Schweizer Schulen **16.** 142.
Das ſchweizeriſche Telegraphen- und Fernſprechweſen von 1920 bis 1927, von Goetſch, Oberpoſtinſpektor **11.** 132.
rika. Vereinigte Staaten von Amerika. Die Elektrizitätswirtſchaft der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1928, von Dipl.-Ing. Kromer **31.** 646.
— Der Ferngeſprächstarif in den Vereinigten Staaten von Amerika **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 156.
— Das Fernſprechweſen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1928 **33.** Heft 12/13 (Mai 1929) 204.
— Die Kabelgeſellſchaft All America Cables **24.** 279.
— Telegraphie in Amerika **16.** 108. 125. 133.
n. Fernſprecher in China und Japan **24.** 249.

IV. Drahtloſes Telegraphieren und Fernſprechen.

Allgemeines. Abſtimmſchärfe und Fernempfang, von von Ardenne **22.** 438.
— Anodenſpannung und Leiſtung, der Zuſammenhang zwiſchen ... eines Empfängers, von von Ardenne **22.** 174.
— Antenne, atmoſphäriſche Aufladungen der ... **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 351.
— Audion, vom ... zum Dreiröhren-Widerſtandsempfänger **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 211.
— Sprechendes Bild, Tonfilm und Rundfunk **75.** Beil. (Funk-Praxis) 176.
— Der Bildfunk. Rechtliche Betrachtungen, von Dr. Hoffmann, Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 175.
— Transatlantiſcher Bildfunkdienſt **75.** Beil. (Funk-Praxis) 304.
— Der Bordpeilempfänger im Flugzeug, von Gloeckner **41.** Bd. 33 S. 92. 132.
— Brand eines Radioapparats durch Auftauen einer eingefrorenen Waſſerleitung mittels elektriſchen Stromes und Schutzmaßnahmen dagegen, von Roſenbaum, Branddirektor **54.** 507.
— Elektrolytiſche Detektoren, gelöſte und ungelöſte Probleme an ..., von Dr.-Ing. Reißaus **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 241.
— Die Dimenſionierung der Drehkondenſatoren, von Wigand **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 311.
— Droſſeln für Netzanſchlußgeräte, die Berechnung von ..., von Riegel **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 231. 243.
— Atmoſphäriſche Elektrizität als Rundfunkgefahr **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 255.
— Elimination des parasites en télégraphie sans fil. Le système Baudot-Verdan, par Montroriol **44.** 49. 73.
— Ein Fernempfänger in Gegentaktſchaltung mit Schirmgitterröhren, von Haſenberg, Ingenieur **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 341.
— Fernſehempfänger, die Ausleuchtung und Projektion der Bilder des ..., von Dr. Keſſeldorfer **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 331.
— Fernſeher, im Bogenlicht des .... Lebende Perſonen vor dem elektriſchen Auge. Die Verbeſſerung des Karolusſyſtems. Der Selbſtbau von Fernſehempfängern **37.** 83 und Beil. (Funk-Baſtler) 293, **31.** 761.
— Fernſeh-Experimentiergerät, Selbſtbau eines ..., von Dipl.-Ing. Keßler **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 179. 245.
— Fernſehproblem, der Stand des ..., von Schröter **77.** 305.
— Künſtliches Fieber durch kurze Wellen **75.** Beil. (Funk-Praxis) 177.
— Ein Fünfröhren-Koffer-Neutrodyne, von Schwandt **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 225.
— Funk-Eisbeobachtungsdienſt im Nordatlantik **80.** 138.
— Funkhändler, die internationale Rechtsſtellung des ... unter Zugrundelegung der Geſetzesmaterialien im Archiv der Reichs-Rundfunk-Geſellſchaft, von Guzatis **10.** Bd. 2 S. 329.
— Funkpeilungen, von Dr. Hebecker **4.** 89.
— Internationales Funkrecht, Grundzüge des ... nach dem Material des Archivs der Reichs-Rundfunk-Geſellſchaft m. b. H., von Dr. Vogelſang **10.** Bd. 2 S. 360.
— Internationales Funkrechtkomitee, die rechtliche Grundlage des ..., von Chklaver **10.** Bd. 2 S. 198.
— Neue Glimmlichtgleichrichter, von Teucke **41.** Bd. 33 S. 145.
— Glimmſtrecken-Spannungsleiter für Netzanſchluß der Anoden- und Gitterſpannungen, von Dipl.-Ing. Körös **31.** 786.
— Hochfrequenzmaſchinen, einiges über ..., von Lemke **75.** Beil. (Funk-Praxis) 143.
— Hochfrequenzverſtärker, iſt der aperiodiſche ... notwendig?, von von Ardenne **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 301.
— Interferenzgebiet, Beitrag zur Beſchreibung des ... in der Nähe von Empfangs-Antennen, von Dieckmann **41.** 161.
— Kleintransformatoren, Berechnung und Bau von ..., von Dr.-Ing. Koſes **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 203.
— Kurzwellen-Rundfunkempfang mit Langwellengeräten, von v. Frankenberg **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 249.
— Kurzwellenſender, fahrbare ... **76.** 84.
— Auswechſelbare Kurzwellenſpulen zur Selbſtherſtellung **37.** Beil. (Funk-Baſtler) 220.
— Ladegleichrichter, die Entwicklung des ... **75.** Beil. (Funk-Praxis) 175.
— Das Lichtklavier — ein neues Muſikinſtrument **37.** 59.
— Die unmittelbare Meſſung von Entfernungen durch elektriſche Wellen, von Burſtyn **41.** 181.

Allgemeines. Netzempfänger 1928/29 II. Ihre Schattenseiten, Flatterspannungen, Kontrolle des Anodenstroms, von Rhein **37.** Beil. (Funk-Bastler) 321.
— Direktzeigendes funktelegraphisches Peilverfahren, von Hell **41.** Bd. 33 S. 138.
— Pendelrückkopplung bei Kurzwellenempfang, von Dr. Busse **37.** Beil. (Funk-Bastler) 233. 243.
— Radioempfang, das Problem der »toten Stellen« beim ...; Byrds Südpolexpedition versucht das Geheimnis mit Hilfe eines Spiegels zu lösen **77.** 457.
— Radiogeräusche, Bekämpfung der ... bei Aluminiumschleifbügeln von Straßenbahnen, von Wichmann **31.** 855.
— Rahmenantenne, die Richtwirkung der ... im Innern von Gebäuden, von v. Ardenne **22.** 535.
— Rahmenantenne, Selbstbau einer abgeschirmten ..., von Radinger **37.** Beil. (Funk-Bastler) 335.
— Rahmenantenne, wie verbessere ich die Richtwirkung der ..., von Stoff **22.** 502.
— Ein Röhrenmeßgerät, von Schmalz **37.** Beil. (Funk-Bastler) 337.
— Leitungsgerichteter Rundfunk **31.** 505.
— Vorgeahnter Rundfunk. Technische Phantasien aus dem vorigen Jahrhundert **37.** 63.
— Rundfunkübertragungen, die Verwertung des Fernkabelnetzes für ..., von Dr. Runkel **22.** 629.
— Die neuen europäischen Rundfunkwellen ab 30. Juni 1929 **80.** 175.
— Schallnachahmung und Funksprache **37.** 57.
— Schallplatten, die Wiedergabe von ... über Rundfunkempfänger **75.** Beil. (Funk-Praxis) 301.
— Seefunkdienst, neue Funkstellen für den ... **75.** Beil. (Funk-Praxis) 177.
— Störbefreiung gegen Hochfrequenzheilgeräte **22.** 630.
— Störungen beim Rundfunk, Gutachten, betreffend die Vermeidung von ..., von Dr. Marx, Professor **10.** Bd. 2 S. 63.
— Störungen des Rundfunkempfangs, Anleitung zur Beseitigung der durch elektrische Maschinen und Anlagen hervorgerufenen ... **70a.** 137. 152.
— Ein Summer-Wellenmesser, von Wiesemann **37.** Beil. (Funk-Bastler) 184.
— Synchronmotor, billiger ... für das Fernsehgerät, von Krause **37.** Beil. (Funk-Bastler) 345.
— Transatlantische Telephonie, Erfahrungen in der ... **76.** 89. 90.
— Umwandlung von Rundfunkempfängern in Kurzwellenempfänger **37.** Beil. (Funk-Bastler) 340.
— Untersuchungen an Drosseln mit geschlossenem Hypernik-Kern, von Hermanspann **41.** Bd. 33 S. 81.
— Internationale Verständigung im Rundfunk, von Münch, Postrat **37.** 77.
— Die aperiodische Verstärkung von Rundfunkwellen, von von Ardenne **41.** 166.
— Verstärkung, über die Grenzen der ... beim Rundfunkempfang, von Dr. Schad **22.** 598.
— Die 10-m-Welle, von Dipl.-Ing. Gramich **37.** Beil. (Funk-Bastler) 315.
— Kürzeste elektrische Wellen, die Erzeugung ... mit Elektronenröhren, von Hollmann **41.** Bd. 33 S. 101.
— Kurze Wellen, die Hörbarkeit von ..., von Dr. Stoye **37.** Beil. (Funk-Bastler) 314.
— Ultrakurze Wellen, Experimente mit ..., von Möller **22.** 504.
— Kurze Wellen, über die Ausbreitung der ... bei kleiner Leistung im 1000-Kilometer-Bereich, von Krüger und Plendl **41.** Bd. 33 S. 85.
— Kurze elektrische Wellen, zum Problem der Erzeugung ... durch Bremsfelder, von Hollmann **41.** Bd. 33 S. 128.
— Wellenechos aus dem Weltenraum **37.** Beil. (Funk-Bastler) 177.
— Weltrundfunkverein **31.** 577.
— Widerstandsverstärker, Rückkopplung in ..., von Dr.-Ing. Kofes **37.** Beil. (Funk-Bastler) 330.
— Der vereinfachte Zweikreispanzer, ein billiges und leistungsfähiges Vierröhrengerät, von Wittwer, Ingenieur **37.** Beil. (Funk-Bastler) 277.

Deutschland. Antennenbesitz, der Schutz des ... als Prototyp des Besitzschutzes, von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 112.
— Antennenrecht, Ästhetik und ..., Einspruchsrecht des Hauswirts »aus Schönheitsgründen«, von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **37.** 61.
— Antennenrecht, auf dem Wege zum freien ..., von Dr. Pincus, Rechtsanwalt **37.** 78.

Deutschland. Dr. Bredow 25 Jahre im Dienst des deutschen Fu[...] wesens **24.** 293, **22.** 516, **37.** 72, **76.** 154, **81.** Jahr[...] S. 263, **8.** 175, **31.** 702.
— Empfangsanlage erlaubt — Lautsprecher verboten **37.** [...]
— Berliner Funkhaus, Grundsteinlegung zum neuen ... [...] 401, **37.** 97.
— Das Funkpeilverfahren im deutschen Flugfunkdienst **80.** [...]
— Funktechnik, fünf Jahre Funk-Bastler — fünf Jahre [...] von Leithäuser, Professor **37.** Beil. (Funk-Bastler) [...]
— Funkwetterdienst in der Ostsee, von Gehrckens **39.** 906.
— Heinrich-Hertz-Medaille, Bedingungen für die Bewerb[...] um die silberne ... für 1929 **24.** 301.
— Königswusterhausen, der 50 Kilowatt starke Hochfreque[...] maschinensender im Stationshaus 2 der Hauptfunkst[...] ..., von Lemke **75.** Beil. (Funk-Praxis) 238.
— Kurzwellenstationen beim Sport **37.** Beil. (Funk-Bast[...] 202.
— Die neue Küstenfunkstelle Cuxhaven-Sahlenburg **39.** [...]
— Küsten- und Bordfunkstellen, Bestand an deutschen [...] Ende 1928 und 1927 **39.** 554.
— Die gesetzliche Lizenz für die Rundfunk-Sendegesellschaf[...] von Dr. Hoffmann, Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 247.
— Öffentlichkeit, der Begriff der ... unter besonderer Ber[...] sichtigung des Rundfunks, von Dr. List, Privatdozent [...] Bd. 2 S. 119. 264.
— Radiodiffusion, cinq ans de ... en Allemagne, par Th[...] Ministerialrat **44.** 37.
— Das Rechtsverhältnis des Rundfunkteilnehmers zur Se[...] gesellschaft unter besonderer Berücksichtigung der gewer[...] mäßigen Verwertung der Sendung durch einen Unber[...] tigten, von Bürgin **10.** Bd. 2 S. 157.
— Reichsgesetz über Rundfunkdarbietungen, kritische Bemerk[...] gen zu Rauschers Entwurf eines ..., von Dr. Ca[...] Speyer **10.** Bd. 2 S. 315.
— Rundfunk und Urheberrecht, von Dr. Schellhas, Landgeric[...] rat i. R. **18.** 491.
— Rundfunkdarbietungen, Entwurf eines Reichsgesetzes ü[...] ..., von Dr. Rauscher **10.** Bd. 2 S. 210.
— Rundfunk-Genehmigungsurkunde, Verstöße gegen die Be[...] gungen der ... und ihre Folgen, von Spohn, T[...] grapheninspektor **22.** 764.
— Rundfunkstörungen, der privatrechtliche Schutz gegen [...] von Dr. Engländer, Professor **10.** Bd. 2 S. 74.
— Rundfunkwerbeveranstaltung, wie wird eine ... organisi[...] von Peperkorn, Postinspektor **75.** Beil. (Funk-Pra[...] 173.
— Schutz der Rundfunkempfangsanlagen gegen Störun[...] durch Starkstromgeräte, von Hinne, Postinspektor **58.** [...]
— Störungen des Rundfunkverkehrs, Rechtschutz gegen [...] von Dr. Josef, Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 115.
— Urheberrecht, durch einen vor Aufkommen des Rundfu[...] abgeschlossenen Vertrag, durch den das unbeschränkte [...] liche ... übertragen worden ist, ist die Befugnis [...] funkmäßigen Wiedergabe nicht mit übertragen (En[...] des RG vom 16. Februar 1929) **10.** Bd. 2 S. 384, **18.** [...]
— Der drahtlose Zeitzeichendienst **80.** 116.
— Die Zwangsvollstreckung wegen Rundfunkgebühren in [...] den, von Dr. Delcker, Amtsgerichtsrat **24.** 385.
— Bayern. Antennenanlagen, zur Frage einer bayeris[...] Verordnung über die Errichtung von ..., von Dr. W[...] Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 181.
— — Das neue Funkhaus in München **22.** 497.

England. Fernsehfunk in England **22.** 356.

Estland. Die Funkgesetze in Eesti (Estland), von Dr. Kam[...] **10.** Bd. 2 S. 368.

Frankreich. Betrachtungen über den französischen Regierun[...] entwurf zu einem Gesetz über den französischen Rundf[...] von Dr. Baudouin, Privatdozent **10.** Bd. 2 S. 190. [...] **80.** 138.
— Die Eiffelturmstation von 1914—1918 **75.** 169.

Norwegen. Fünf Jahre Rundfunk in Norwegen **37.** 71.

Österreich. Der Rundfunk im österreichischen Urheberrecht [...] 538.

Afrika. Algerien. Rundfunk in Algier **22.** 435.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. [...] amerikanische Funkgesetz von 1927, von Davis, Rechts[...] walt **10.** Bd. 2 S. 354.
— — Funkzeugnisse, Bestimmungen über die Erneuerung [...] ... in den Vereinigten Staaten von Amerika **39.** [...]
— — Photogrammdienst in den Vereinigten Staaten [...] Amerika **16.** 128.

Asien. Japan. Die größte Langwellen-Funkstation der [...] in Nagoya **75.** Beil. (Funk-Praxis) 212.

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Aus dem Postrecht.

Begriff des »mechanischen Zwischenträgers«; Beförde-; Begriff der »Bezahlung«. Drucksachen als Briefe des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871).

teil des LG Hamburg vom 28. November 1927 — 7 St 1374. 26.

us den Gründen:

»Den Angeklagten wird im Eröffnungsbeschluß zur ast gelegt, im August und Oktober 1925 in Hamburg, chleswig, Neumünster und Rendsburg Briefe den Bestimmungen der §§ 1 und 2 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 uwider auf andere Weise als durch die Post befördert der verschickt und sich dadurch eines Vergehens bzw. iner Übertretung gegen die §§ 1, 27 Nr. 1 des PG huldig gemacht zu haben. Durch Urteil vom 1. Januar 1927 sind die Angeklagten zu folgenden eldstrafen verurteilt worden:

B. in Hamburg zu 1 678,40 RM,
H. in Schleswig zu 984,40 » ,
R. in Neumünster zu 560,— » und
S. in Rendsburg zu 134,— » ,

n deren Stelle im Nichtbeitreibungsfalle für 100 RM in Tag Gefängnis treten soll. Gegen dieses Urteil aben die Angeklagten Berufung eingelegt. Die Reichsost, vertreten durch die Oberpostdirektion in H., hat ch dem Verfahren als Nebenkläger angeschlossen.

Die Verhandlung in der Berufungsinstanz führte zu olgenden tatsächlichen Feststellungen.

Der Angeklagte B. war im Jahre 1925 selbständiger eiter der Versandabteilung der Hamburger Firma P. G. m. b. H., die sich mit dem Verkauf von Anzugstoffen efaßt, und deren Hauptkundschaft Beamte in Hamburg und in der Provinz sind. Um ihren Beamtenundenkreis in der Provinz auszudehnen, veranstaltete ie Firma im Jahre 1925 Ausstellungen ihrer Stoffe n der Provinz Schleswig-Holstein. Zur Vorbereitung ieser Ausstellungen entsandte die Firma den Zeugen K. Dieser hatte die Aufgabe, an Orten mit vielen Beamten Beamte als Vertrauensleute zu gewinnen. Es kamen hauptsächlich Vorsitzende oder Vorstandsmitglieder von Beamtenvereinen mit großer Personalkenntnis in Frage. K. hat auf diese Weise die Angeklagten H. (Schleswig), R. (Neumünster) und S. (Rendsburg) für ie Firma P. gewonnen. Das war kurz vor den in iesen Orten in Aussicht genommenen Ausstellungen, mit deren Veranstaltung diese Herren nichts zu tun hatten. Ein Honorar sollten die Herren nicht erhalten. Wie die Angeklagten unwiderlegt angeben, haben sie hre Mitwirkung nur im Interesse ihrer Kollegen zugesagt. Soweit sich die Angeklagten bereit erklärt hatten, das Inkasso der Beträge für an Beamte verkaufte Stoffe zu übernehmen, sollten sie von den von hnen einkassierten Geldern 3 vH erhalten, nicht aber von den Beträgen, die unmittelbar an die Firma P. bezahlt werden würden.

Unmittelbar vor Eröffnung der Ausstellungen hat nun der Angeklagte B. (Hamburg) an die Angeklagten H., R. und S. telegraphiert, daß eine Eisenbahnexpreßsendung an sie abgesandt sei. Sie möchten diese n Empfang nehmen und im Sinne des Begleitschreibens verfahren. In diesen Expreßpaketen befanden sich außer dem Begleitschreiben Drucksachen (Preiskurante usw.) über die Ausstellung und eine größere Anzahl geschlossener, mit 5 Rpf Ortsporto frankierter, an Beamte des betreffenden Ortes adressierte Briefe. Letztere sollten die Angeklagten dort zur Post geben. Diese Briefe enthielten gedruckte Aufforderungen zum Besuche der Ausstellung. Die Angeklagten haben weisungsgemäß diese Briefe der Post übergeben. H. und R. haben diejenigen Briefe, deren Adressaten entweder verstorben oder verzogen waren, aussortiert.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Fälle:

1. Im August 1925 sind 2 Pakete durch die Eisenbahn an H. versandt. Dieser hat im ganzen 1261, und zwar am 10. August 496 und am 11. August 765 Briefe beim Postamt in Schleswig eingeliefert. Als H. am 11. August wieder auf dem Postamt erschien, wurde ihm erklärt, daß die Sendung des vorhergehenden Tages wegen Verdachts der Portohinterziehung noch auf der Post lagere. Er wurde dahin belehrt, daß, falls er für die Weiterbeförderung keine Bezahlung erhielte, der Beförderung der Briefe mittels Postpakets von Hamburg nach Schleswig nichts entgegenstehe; H. hat diese Auskunft dem B. mitgeteilt, und dieser hat dann, als im Oktober 1925 wieder eine Ausstellung in Schleswig stattfand, am 5. Oktober dem H. die Einladungen in zwei dringenden Postpaketen zugesandt. Diese Briefe, 1 100 an der Zahl, hat H. ebenfalls bei der Post in Schleswig zur Beförderung aufgegeben. Die Zahl 1 100 wurde in Ermangelung postalischer Ermittlungen auf Grund der unwiderlegten diesbezüglichen Angaben von H. und B. festgestellt.
2. Im August 1925 sind von B. mit der Eisenbahn an S. in Rendsburg 335 Briefe geschickt und von diesem in Rendsburg zur Post gegeben worden.
3. Im August 1925 hat B. ein Paket mit 800 Briefen an R. in Neumünster geschickt. Dieser hat diese Briefe bei der Post eingeliefert.
4. Im Oktober 1925 hat R. auf gleiche Weise weitere 600 Briefe erhalten.

Hiernach war festzustellen, daß der Angeklagte B. im ganzen 496, 765, 335, 800 = 2 996 mit 5 Rpf frankierte Briefe durch die Eisenbahn versandt und an den Bestimmungsorten durch die Post an die Empfänger hat weiterbefördern lassen. Weiter hat er im Oktober 1925 1 100 mit 5 Rpf frankierte Briefe durch Postpaket nach Schleswig gesandt und sie dort durch H. an die Post weitergeleitet. Es kommen also im ganzen 2 996 und 1 100 = 4 096 Briefe in Betracht.

Die Angeklagten H., R. und S. sind nur als mechanische Zwischenträger anzusehen (siehe Stenglein Note 12 zu § 1 PG). Sie hatten lediglich den Auftrag, die Briefe der Post zu übergeben. Wenn H. und R. tatsächlich einige Briefe, deren Empfänger, wie sie wußten, nicht mehr am Ort wohnten, aussortiert haben, so ist das unbeachtlich, denn sie hatten hierzu keinerlei Auftrag. Die Briefe waren ihnen nicht übersandt, um sie selbsttätig als eigene Mitteilungen an die Adressaten zu versenden, sondern sie waren ihnen als unmittelbare Mitteilungen der Firma P. an die Adressaten zur mechanischen Weitergabe zugeschickt

worden. Angesichts dieser Feststellung würden sich H. und R. und S. strafbar gemacht haben, wenn sie ihre Tätigkeit gegen Bezahlung ausgeübt hätten.

Daß das der Fall war, hat das Gericht verneint. Es mag dahingestellt bleiben, ob der Begriff »gegen Bezahlung« sich mit dem Begriff »gegen Entgelt« oder »entgeltlich« überhaupt deckt, es kann auch offen bleiben, ob jede Art von Entlohnung, auch wenn sie nicht direkt für den einzelnen Beförderungsfall bestimmt war, als Bezahlung für die Weiterbeförderung anzusehen ist, denn die Angeklagten H., R. und S. standen nach den tatsächlichen Feststellungen dieser Instanz zu der Firma P. überhaupt nicht in einem Verhältnis, aus dem zu entnehmen ist, daß sie für ihre Vertrauensstellung als solche, insbesondere aber für ihre Mitwirkung an der Ausstellung oder sonstige Bemühungen im Interesse der Firma eine Entlohnung erhielten. Es war ihnen lediglich für ihre Inkassotätigkeit eine Inkassoprovision von 3 v H zugesagt. Die Weitergabe der Briefe geschah daher aus reiner Gefälligkeit; sie waren hierzu absolut nicht verpflichtet und hätten es auch, ohne irgendwie vertragsuntreu zu werden, ohne weiteres ablehnen können. Zu vgl. Deutsche Juristenzeitung 1925 S. 351 (Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg vom 18. September 1924), Dambach PG S. 29.

Die Angeklagten H., R. und S. waren daher freizusprechen.

Was B. betrifft, so erhielt er für seine Tätigkeit von der Firma P. Bezahlung. Er hat an verschiedene Adressaten gerichtete Briefe in der Weise verschickt, daß er die Briefe zu einem Paket vereinigt einer Mittelsperson übersandte, welche diese Briefe unter Umgehung des Postzwanges den einzelnen Adressaten unter Ausnutzung der Ortsbrieftaxe bei der Postanstalt des Bestimmungsortes zur Bestellung an die Adressaten einliefern sollte. Er hat damit das Porto hinterzogen, das die P. G. m. b. H. hätte aufwenden müssen, wenn sie die einzelnen Briefe am Absendungsorte Hamburg der Post übergeben hätte (Aschenborn, PG Anmerkung 5d zu § 27 [S. 234] und Anmerkung 7 zu § 1 S. 38). Es ist hierbei gleichgültig, ob das Paket, in dem sich die Briefe befanden, mit der Post oder mit der Eisenbahn nach dem Bestimmungsort befördert wurde.

Wie festgestellt, hat der Angeklagte B. auf diese Weise 4 096 Briefe befördert. Das Porto betrug für jeden Brief 10 *Rpf*. Hinterzogen sind also 409,60 *RM*. Nach § 27 des PG beträgt die Strafe das Vierfache, also 409,60 × 4 = 1 638,40 *RM*. Rechtsirrigerweise ist vom Vorderrichter für den Fall der Nichteintreibung eine Gefängnisstrafe substituiert. Nach § 31 des PG kommt nur Haft in Frage. Die Geldstrafe ist zugunsten der Reichspost einzuziehen (§ 33 des PG).

Dem Einwand der Verteidigung, daß es sich nur um Drucksachen handle und daß diese ihre Eigenschaft als solche nicht verloren hätten, wenn sie auch in verschlossenen Briefumschlägen versandt worden seien, konnte nicht beigetreten werden. Dem Reichspostgesetz ist der Begriff der Drucksache überhaupt unbekannt. Es kennt nur Briefe und Zeitungen (§ 1). Es macht für gewisse Fälle Unterschiede zwischen geschlossenen und unverschlossenen Briefen. Unverschlossene Briefe, die gewissen Anforderungen entsprechen, werden nach der PO zu einem ermäßigten Gebührensatz als sogenannte Drucksache befördert. (Siehe Dambach PG 6. Auflage, S. 12 und Dambach Nachtrag v
1904 S. 9). Voraussetzung für diesen ermäßig
Gebührensatz ist aber stets die Versendung
offenen Umschlag. Auch der weitere Einwand
Verteidigung, daß nur ein Betrag von 5 *Rpf* als hint
zogen anzusehen sei, da die Briefe mit je 5 *Rpf* frei
macht gewesen seien, ist vom Vorderrichter zutreffend
weise zurückgewiesen worden. (Siehe auch Damb
Anmerkung 18 zu § 27 S. 190, 191; Aschenborn P
1908 Anmerkung 5a zu § 27 S. 232 und die ziti
ten Reichsgerichtsentscheidungen). Was endlich den E
wand des Angeklagten B. betrifft, daß er sein Tun f
erlaubt gehalten habe, insbesondere, nachdem ihm
mitgeteilt habe, daß die Übersendung der Briefe m
tels Postpakets zulässig sei, so wird er dadurch nicht v
Strafe geschützt, da hier nicht ein Irrtum im Sin
des § 59 StGB., sondern ein Rechtsirrtum vorli
(Juristische Wochenschrift 1911 S. 511).

Es liegt nur eine fortgesetzte Handlung vor, weil
in den einzelnen Fällen zu Tage getretene Tätigkeit
Angeklagten B. auf einem einheitlichen Entschluß
ruht, die Begehungsform gleichartig und die des v
letzten Rechtsguts einheitlich ist. Die Tathandlun
hängen innerlich so miteinander zusammen, daß sie
eine Auswirkung desselben einmal gefaßten Entschlu
anzusehen sind. Die Berufung des Angeklagten B. w
daher mit der Maßgabe zu verwerfen, daß die Str
auf 1 638,40 *RM* herabzusetzen und an Stelle
substituierten Gefängnisstrafe eine Haftstrafe zu set
war«[1]).

2. Vorfahrtsrecht der Postkraftwagen.

Urteil des LG Gießen vom 21. März 19
— I O 272. 28.

Bei einem Zusammenstoß mit einem Personenkra
wagen (Omnibus) der Deutschen Reichspost wurde
Kraftwagen des Klägers beschädigt. Der Kläger na
als Beklagte zu 1) die Deutsche Reichspost, als Beklag
zu 2) den Postkraftwagenführer für den ihm entstanden
Schaden in Anspruch. Die Klage wurde abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Das Gericht erachtet für erwiesen,

a) daß beide Automobile nicht mit großer G
schwindigkeit fuhren und daß sie hinreiche
Signal gaben;

b) daß der Beklagte zu 2) vor dem Gasthaus
wegen eines dort stehenden Fahrzeugs — viellei
auch mehrerer — nach links ausbiegend über
Mitte der Fahrbahn zum mindesten mit ein
Teil des Omnibusses an die Einmündungsstelle
H.straße herankam;

[1]) Das Urteil ist zutreffend. Das Landgericht hätte, um
Frage, ob »Bezahlung« im Sinne des Postgesetzes vorliegt,
schöpfend zu behandeln, auch dazu Stellung nehmen sollen, ob ni
in der Inkassoprovision zugleich eine Vergütung für die Bri
beförderung mitenthalten ist, zumal die Schlußfolgerung nahelie
daß eine gesteigerte Werbetätigkeit durch die Versendung
Geschäftsbriefe zu einer erhöhten Einnahme der Vertrauensle
aus Inkassoprovisionen führte, ihnen somit wenigstens mittelb
auch eine Vergütung für die Briefbeförderung zufloß. Da
könnte man nicht sagen, daß die Beförderung völlig unentgeltl
bewirkt wurde. Das Urteil ist auch insofern von besonder
Interesse, als es im Gegensatz zu der reichsgerichtlichen Rec
sprechung (vgl. Aschenborn-Schneider, Postgesetz S. 86) keinen
grifflichen Gegensatz zwischen Briefen und Drucksachen annim
sondern mit Recht davon ausgeht, daß auch Drucksachen in v
schlossenen Paketen sehr wohl den Begriff des verschlossen
Briefes erfüllen können. Das ergibt sich ohne weiteres du
Schluß aus dem Gegenteil aus § 1 Abs. 3 Satz 2 des Postgesetz

c) daß der Opelwagen des Klägers mit dem linken Vorderrad gegen den Omnibus der Post rannte und diesen zunächst an dessen rechtem Vorderrad oder etwas dahinter traf, und daß der Opelwagen nach links herumgeschleudert wurde und dadurch auch noch weiter hinten den Omnibus anrannte und beschädigte;

d) daß durch den Anprall des Opelwagens gegen den Vorderwagen des Omnibusses dem Beklagten zu 2) die Möglichkeit der Steuerung genommen wurde, so daß der Omnibus noch einige Meter weiter und rechts in den Straßengraben fuhr.

Beide Kraftwagenführer wurden einander erst an-htig, als sie nur wenige Meter voneinander entfernt aren. Der Kläger suchte seinen Opelwagen nach rechts erumzureißen, um vor oder doch neben den Omnibus gelangen, dessen Führer vielleicht noch etwas mehr ch links zu fahren suchte. Der Kläger fuhr in einem eitenweg und wollte in einen Hauptverkehrsweg ein-egen. Nach § 21c der VO über Kraftfahrzeug-rkehr hatte der Omnibus das Vorfahrtsrecht, weiter ch als Postdienstfahrzeug nach dem Reichspostgesetz. er Kläger mußte also, als er sich der Landstraße äherte, seine Geschwindigkeit so verlangsamen, daß er ötigenfalls sofort halten konnte (§ 18 Abs. 1 der VO). ierzu war er auch dadurch veranlaßt, daß ihm jeder inblick in die Hauptstraße nach links durch das Haus es Gastwirts R. unmöglich war, und daß sein Bruder, ie dieser als Zeuge bekundet, ihn auf die Gefährlich-it dieser Stelle besonders hingewiesen hatte. Wie r Augenschein ergab, hätte er auch von der Schule ab urch zwei Lücken zwischen den Hofreiten hindurch das erannahen des sehr großen Omnibusses sehen können, ie er von dessen Insassen ja auch gesehen worden ist. Andererseits ist der Beklagte zu 2) ganz vorschrifts-äßig gefahren, sowohl was die Geschwindigkeit, wie uch was die einzuhaltende Straßenseite anlangt. Wäre , wenn kein Fahrzeug vor dem Gasthaus R. stand, uf der rechten Straßenseite gefahren, dann wäre vor-ussichtlich der Opelwagen unmittelbar vor den mnibus gekommen, und das Unglück wäre in seinen olgen viel größer gewesen. Aus dem Umstand, daß er Omnibus nach dem Zusammenstoß etwa noch 15 m eiter fuhr, kann nicht auf eine zu große Fahrgeschwin-igkeit und eine Verfehlung gegen § 18 Abs. 1 und 2 er genannten VO geschlossen werden. Von dem Augen-lick an, wo der Beklagte zu 2) des in die Hauptstraße inbiegenden Opelwagens ansichtig wurde, muß ihm twa eine Sekunde zur Überwindung des Überraschungs-nd Schreckmoments zugebilligt werden; bei 20 km Stundengeschwindigkeit legte der Omnibus in dieser Sekunde 5 bis 6 m zurück. Dazu kommt das Versagen er Steuerung durch den Anprall des Opelwagens. Hieraus erklärt es sich, daß der Omnibus noch so weit uhr, ohne daß dem Beklagten zu 2) ein Verschulden orgeworfen werden kann. Dieser mußte auch nicht twa deshalb, weil er den Opelwagen die H.straße her-interkommen sah, noch langsamer fahren, als er es tat. Denn er hatte auf der Hauptstraße Vorfahrtsrecht; er ußte damit rechnen, daß der Lenker dieses Wagens uch den Omnibus gesehen hatte. Es war auch möglich, aß der Opelwagen noch in der Nebenstraße, etwa an em Gasthaus R., angehalten hatte oder nach rechts die Hauptstraße einbiegen wollte. Ein Verschulden es Beklagten zu 2) liegt in keiner Weise vor. Da-egen ist der Kläger mit zu großer Geschwindigkeit von dem Seitenweg in den Hauptverkehrsweg eingebogen (§§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 und 2, 21c der VO über Kraftfahrzeugverkehr[2]) und hat allein hierdurch den Zusammenstoß verschuldet. Mithin ist nach § 7 Abs. 2 des Automobilgesetzes vom 3. Mai 1909 (RGBl S. 437) die Haftung der Beklagten ausgeschlossen«[3]).

B. Aus anderen Rechtsgebieten.

1. Über die Ersatzpflicht des Baumeigentümers, wenn beim Fällen eines Baumes eine Telegraphenlinie der DRP beschädigt wird (§§ 823 ff. BGB).

Urteil des OLG Celle vom 1./22. Dezember 1928 — 5 VI U 192/28.

Der Landwirt Me. war Eigentümer eines an den Elbdeich angrenzenden Grundstückes, auf dem eine Pappel stand. Me. ließ die Pappel durch den Landwirt Sa. fällen. Beim Fällen fiel die Pappel auf die am Elbdeich entlanglaufende Telegraphenlinie der DRP und beschädigte sie. Die DRP verlangte Ersatz des Schadens von Me. als dem Eigentümer des Baumes und von Sa., weil er die Pappel gefällt hatte. Die DRP machte geltend, daß die Pappel fahrlässig und unsachgemäß gefällt worden sei und daß Me. und Sa. es unterlassen hätten, die DRP vorher zu benachrichtigen. Das LG Lüneburg wies die Klage der DRP ab, weil es den Entlastungsbeweis für erbracht ansah. Das OLG Celle dagegen hat den Ersatzanspruch der DRP anerkannt.

Aus den Entscheidungsgründen des OLG:

»Das LG geht mit Recht davon aus, daß die beim Fällen der Pappel getroffenen Maßnahmen nicht ausreichend waren, um eine Beschädigung des Fernsprechkabels zu verhüten. Da die Beklagten (Me. und Sa.) selbst behaupten, daß eine Niederlegung der Pappel möglich war, ohne das Fernsprechkabel zu gefährden, so ergibt schon die Tatsache, daß doch eine Beschädigung des Kabels eingetreten ist, eine tatsächliche Vermutung dafür, daß nicht alles getan ist, was getan werden konnte, um den Unfall zu verhüten. Diese Vermutung haben die Beklagten nicht widerlegt. Zunächst ist dem LG darin beizutreten, daß es nötig gewesen wäre, eine starke Leine .... anzubringen und ununterbrochen unter Spannung zu halten ..... Ferner kann das Übersehen der einen Seitenwurzel unmöglich als ein unglücklicher Zufall angesehen werden ..... Falls ein völlige Sicherheit, daß keine Wurzeln übersehen waren, nicht gewonnen werden konnte, dann durfte die Niederlegung, bei der es unbedingt darauf ankam, das Fallen in eine bestimmte Richtung zu lenken, nicht auf diese Weise vorgenommen werden. Der Baum hätte dann über der Erde abgesägt und mit Leinen in die bestimmte Richtung gebracht werden müssen. Falls auch das nicht völlig sicher gewesen wäre, hätte man zu dem auch in den schwierigsten Fällen völlig gefahrlosen Verfahren der Zerlegung der Pappel schreiten müssen.

Von der Haftung für die danach erwiesene Fahrlässigkeit können sich die Beklagten nicht unter Berufung auf § 831 BGB befreien. Der Beklagte Me. gibt zu,

[2]) Jetzt §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 und 2, und 2, 24 der VO über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 (RGBl I S. 91).

[3]) Daß auch die Kraftfahrzeuge der Reichspost, wenn sie mit einem besonderen Signal ausgestattet sind, die Vorrechte aus § 19 PG in Anspruch nehmen können, ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt (vgl. OLG Celle Goltdammer Arch. Bd. 70 S. 251, OLG Karlsruhe Eger Eis.-Entsch. 1927 S. 163, OLG Hamburg DVZtg 1929 S. 119).

daß er den Beklagten Sa. mit dem Fällen der Pappel beauftragt habe, ohne ihm weitere Anweisungen zu geben, als daß er einen Sachverständigen hinzuziehen sollte. Damit durfte er sich keinesfalls begnügen .... Die DRP macht ihm aber weiter mit Recht den Vorwurf, daß er es unterlassen habe, sie von seinem Vorhaben zu benachrichtigen. Eine derartige Benachrichtigung ist allgemein üblich. Es muß auch durchaus mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß ein von der DRP entsandter Beamter eine sachgemäße Niederlegung des Baumes angeordnet hätte.

Auch der Beklagte Sa. hat den Entlastungsbeweis nicht erbracht. Ob überhaupt ein Fall des § 831 BGB vorliegt oder ob Sa. nur als beratende Hilfsperson hinzugezogen ist, kann dahingestellt bleiben. Tatsächlich ist der von ihm beauftragte Zimmergeselle der Aufgabe nicht gewachsen gewesen .... Einen Baum, bei dem es nicht darauf ankommt, in welcher Richtung er fällt, wird jeder Arbeiter niederlegen können. Hier aber kam es darauf an, eine Beschädigung einerseits der Scheune A. und andererseits des Fernsprechkabels zu verhüten. Eine solche Aufgabe durfte Sa. keinem Zimmergesellen übertragen, selbst wenn dieser sonst schon selbständig Bäume niedergelegt hatte« [4]).

2. Haftung der Reichspost für Schäden, die beim Telegraphenbau durch Herabfallen eines Werkzeugs entstehen (§§ 823 ff. BGB).

Urteil des OLG Hamburg vom 22. Juni 1928 — Bf IV 226/28.

Telegraphenarbeiter der Deutschen Reichspost (DRP) arbeiteten an einem Gestänge auf dem Dach eines Hauses. Ein Telegraphenarbeiter ließ aus Versehen ein schweres eisernes Werkzeug (englischen Schlüssel) fallen. Das Werkzeug traf einen auf der Straße am Hause arbeitenden Arbeiter S., der erheblich verletzt wurde. S. verklagte die DRP auf Schadensersatz. Das Landgericht Hamburg verurteilte die DRP zur Zahlung des Ersatzes auf Grund des Artikel 131 der Reichsverfassung und des Reichsgesetzes über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (RGBl S. 798), weil es die Tätigkeit der Telegraphenarbeiter als Ausübung öffentlicher Gewalt ansah. Das Oberlandesgericht dagegen hat die Klage gegen die DRP abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen des OLG:

»Die rechtliche Begründung des Landgerichts ist unhaltbar. Das Reichsgesetz vom 22. Mai 1910 über die Haftung des Reichs für seine Beamten ist nicht anwendbar, wenn Telegraphenarbeiter bei Ausführung der ihnen übertragenen Arbeiten die Fürsorge für die Sicherheit des Straßenverkehrs vernachlässigen und der ihnen übergeordnete Beamte seine Aufsichtspflicht verletzt. Die Aufgabe, den durch die Arbeiten gefährdeten Straßenverkehr zu sichern, gehört lediglich dem privatrechtlichen Gebiet an (vgl. RGZ Bd. 91 S. 273 ff.). Die Klage kann daher lediglich auf § 831 BGB gestützt werden. Die Voraussetzungen sind hier gegeben. Dem Beklagten ist der ihm obliegende Entlastungsbeweis den in § 831 bestimmten Richtungen voll gelungen.

Es unterliegt zunächst keinem Zweifel, daß der klagte bei der Auswahl der hier bestellten Perso die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet Dies wird auch vom Kläger nicht mehr bekämpft. drei Nebenintervenienten, die den sogenannten Tr bildeten, dem die hier ausgeführten Arbeiten übertra waren, sind zuverlässige und tüchtige Leute, denen besten Zeugnisse erteilt worden sind. Der Beklagte aber auch bei der Beschaffung der zur Sicherung Publikums erforderlichen Gerätschaften und bei Leitung der Ausführung der Verrichtung die im V kehr erforderliche Sorgfalt beobachtet. Es ist erwie daß der Beklagte sachgemäße Vorschriften erlassen die bezwecken, den Verkehr auf den Straßen siche stellen, wenn Arbeiten auf Dächern ausgeführt wer Es sind Drahtschutzgitter auf den Dächern zu errich und gegebenenfalls Warnungsschilder aufzustellen. Drahtschutzgitter ist im streitigen Falle errichtet w den. Es ist auch so errichtet worden, wie es nach Erfahrungen, die der Beklagte gemacht hat, ausrei um Gefahren auszuschalten. Hier handelt es sich einen Unglücksfall, der nur höchst selten sich ereig Dem Telegraphenarbeiter ist der Gurt, der zu sei persönlichen Sicherheit diente, zerrissen. Vor Sch hat er den schweren eisernen Schlüssel aus der H fallen lassen, der im Bogen über das die normalen fahren ausschaltende Drahtgitter gefallen ist und Kläger getroffen hat. Der Beklagte hat alles get was billigerweise von ihm verlangt werden ka Seine Arbeiter waren genau instruiert, wie sie zunä für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen haben, be sie mit ihren Arbeiten beginnen. Sie erhalten Woche Unterricht in Unfallverhütungsvorschriften. Beklagte konnte sich darauf verlassen, daß der aus verlässigen Arbeitern bestehende Trupp die zur V hütung von Gefahren erlassenen Vorschriften beach würde, ehe die Arbeiten begonnen wurden, zumal Trupp von einem älteren erfahrenen Beamten gefü wurde. Darüber hinaus noch zu verlangen, daß wei Beamte die Ausführung der Arbeiten von Anfang überwachten, würde eine Überspannung der Anfor rungen bedeuten, die nach den Erfahrungen des Verke billigerweise gestellt werden können. Auch von ein Unternehmer von Dacharbeiten kann man nicht langen, daß er an jeder Arbeitsstelle vom Beginn Arbeiten bis zu ihrer Fertigstellung zugegen ist. muß sich darauf verlassen können, daß seine Arbei die ihnen gegebenen Vorschriften zur Verhütung Unfällen erfüllen, vorausgesetzt, daß es sich um zu lässige Leute handelt. Er genügt seiner Sorgfa pflicht, wenn er von einem Bau zum andern geht aufpaßt, daß seine Vorschriften befolgt werden. den dem Kläger durch den Unfall erwachsenen Scha braucht sonach der Beklagte nicht aufzukommen« [5]).

[4]) Vgl. das Urteil des Landgerichts III Berlin vom 19. April 1920 im Archiv 1920 S. 356 und über Baumfällungen allgemein Neugebauer, Fernmelderecht mit Rundfunkrecht 1929 S. 436, Anm. 5 zum § 4 TWG.

[5]) Die Entscheidung entspricht der Rechtslage. Vgl. die Zus menstellung der bisherigen Rechtsprechung über die gleiche Fr in Neugebauer, Fernmelderecht mit Rundfunkrecht 1 S. 90 und Neugebauer, Fernsprechrecht 1927 S. 19 (Band des Sammelwerks »Post und Telegraphie in Wissenschaft Praxis«).

Anmerkungen 1 bis 3 von Ministerialrat Dr. Schneid
Anmerkungen 4 bis 5 von Ministerialrat Dr. Neugeba

Reichsdruckerei, Berlin.
4584. 29. III.

rchiv für Post und Telegraphie
erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums
Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W
r. 8 | Berlin, August | 1929

..ie zwischenstaatlichen Vereinbarungen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See.

Von Ministerialrat Gieß, Berlin.

..er erste Versuch, Vorschriften für die Sicherheit des ..schlichen Lebens auf See zwischenstaatlich zu verein..en, ist der am 20. Januar 1914 zu London zwischen .. Regierungen von Deutschland, Österreich-Ungarn, ..gien, Dänemark, Spanien, der Vereinigten Staaten .. Amerika, Frankreich, Großbritannien, Italien, Nor..en, der Niederlande, Rußland und Schweden abge..ossene »Internationale Vertrag zum Schutze des ..schlichen Lebens auf See«.

..or dieser Zeit hatte jeder einzelne Staat im Gesetzes.. Verwaltungswege für die eigenen Schiffe diejenigen ..timmungen erlassen, die er im Interesse der Sicher.. der Schiffahrt für angemessen und notwendig erach... In Deutschland war das Streben der Verwal..gsstellen und der Reedereien von jeher darauf gerich.. für die Fahrgastschiffe den höchsten Grad der Sicher.. zu erreichen, den die Technik ermöglichte. Diesem ..ecke dienten insbesondere die Unfallverhütungsvorschrif.. der Seeberufsgenossenschaft, die Vorschriften über ..wandererschiffe, die Bestimmungen der Klassifikations..llschaft »Germanischer Lloyd« und sonstige in ande.. Gesetzen, Verordnungen und Bekanntmachungen ent..ene Bestimmungen. Während jedoch in Deutschland .. Vorschriften lediglich auf die deutschen, nicht aber .. die fremden, in deutschen Häfen verkehrenden Schiffe ..wendung fanden, zeigte sich in andern Ländern das ..treben, alle im Interesse der Sicherheit der eigenen ..iffe erlassenen Vorschriften auch auf die fremden ..iffe anzuwenden, sobald diese die Häfen des Landes ..efen.

..erschiedene fremde Schiffahrtsgesetze hatten die Be..ung der fremden Schiffe von den landesgesetzlichen ..schriften für den Fall vorgesehen, daß die Regierung .. Staates, dessen Flagge das Schiff führte, gleichwertige ..erheitsbestimmungen erlassen hatte, daß das Schiff .. erfüllte und dies durch ein amtliches Zertifikat nach..en konnte. Um den deutschen Schiffen diese durch die ..de Gesetzgebung vorgesehenen Erleichterungen zu sichern, ..en mit verschiedenen Staaten, insbesondere mit Eng.., Frankreich und Norwegen gesonderte Abmachungen ..offen worden, die bezweckten, den deutschen Schiffen ..Anerkennung der auf Grund der inländischen Bestim..ngen ausgestellten Zertifikate zu verschaffen. Diese Abmachungen konnten aber nur dadurch erreicht werden, daß Deutschland sich verpflichtete, den deutschen Schiffen, die in fremden Häfen verkehrten, nur dann das Zertifikat auszustellen, wenn sie auch gewisse — von Deutschland keineswegs stets für erforderlich oder wünschenswert erachtete — Bedingungen der ausländischen Gesetzgebung erfüllten. Hierdurch sowohl wie durch die Kontrollen und Besichtigungen, denen sich die deutschen Schiffe im Auslande zu unterwerfen hatten, waren für die deutsche Schiffahrt Schwierigkeiten mannigfacher Art entstanden, während es anderseits nach den bestehenden deutschen Vorschriften nicht möglich war, die Schiffe fremder Flagge in deutschen Häfen in gleicher Weise zu behandeln, ihnen die Erfüllung der strengen deutschen Sicherheitsbestimmungen zur Pflicht zu machen und damit auch sie zu gleich hohen Betriebsausgaben zu veranlassen, wie sie die deutschen Reedereien im Interesse der Sicherheit der deutschen Schiffe zu tragen gezwungen waren. Unter diesen Umständen war das Bestreben der deutschen Regierung seit langem dahin gerichtet, alle Sicherheitsvorschriften für die Schiffahrt auf zwischenstaatlicher Grundlage allgemein zu vereinbaren.

Da ereignete sich im Jahre 1912 das Unglück der »Titanic«. Dieses 14 600 t große Fahrgastschiff der englischen White Star Line lief auf seiner Jungfernfahrt über den Atlantischen Ozean mit 1 300 Fahrgästen und 883 Mann Besatzung am 14. April 1912 bei 41° 44' Nord und 50° 24' West auf einen Eisberg auf. Es sank nach 3½ Stunden, um 2,05 Uhr nachts. Etwa 1 500 Menschenleben waren vernichtet. Daß annähernd ein Drittel gerettet wurde, ist dem pflichttreuen Verhalten der Funker zu verdanken, denen es gelang, mit einer Anzahl von Schiffen in Verbindung zu kommen und von ihnen Hilfe zu erbitten. Das Unglück machte allenthalben einen nachhaltigen Eindruck, und bei den seefahrenden Völkern trat die Frage in den Vordergrund, wie man in künftigen Fällen ähnlichen schweren Katastrophen vorbeugen könnte. Den Weg wies die über den Untergang der Titanic angestellte Untersuchung, die einmal die Lücken in den Schiffsbau- und in den sonstigen Sicherheitsvorschriften erkennen ließ, vor allem aber auch zeigte, daß nur ein gemeinsames Zusammenarbeiten aller an der Seefahrt beteiligten Staaten wirksame Hilfe bringen konnte. In Deutschland

wandte der Kaiser der Angelegenheit seine besondere Aufmerksamkeit zu. Schon 14 Tage nach dem Unglück kam es auf seine Veranlassung zwischen den beteiligten Behörden und Kreisen zu einer Vorbesprechung, bei der die Abhaltung einer Konferenz vereinbart wurde. Diese Konferenz fand am 6. Mai 1912 im Reichsamt des Innern statt; an ihr nahmen die beteiligten Reichsämter, ferner Vertreter der Senate von Hamburg und Bremen, der Seeberufsgenossenschaft, des Germanischen Lloyds, der Schiffahrtsgesellschaften und Werften, von Telefunken und der Debeg und von nautischen Verbänden teil. Das Ergebnis war die Bildung besonderer Ausschüsse zur Bearbeitung folgender Gebiete:

1. Sicherung gegen das Sinken havarierter Dampfer,
2. Rettungsboote,
3. Drahtlose Telegraphie und Dampferrouten.

Die Ausschüsse begannen alsbald ihre Arbeit. Inzwischen waren deutscherseits auch Schritte unternommen worden, um die beteiligten Staaten für den Gedanken einer zwischenstaatlichen Konferenz zur Behandlung der Sicherheitsfragen zu gewinnen. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika machten sich gleiche Bestrebungen geltend. Im weiteren Verlauf der Dinge übernahm dann England als wichtigste seefahrende Nation die Führung und Einberufung der Konferenz. Es gelang den Bemühungen der deutschen Regierung, als Zweck der Konferenz den Abschluß eines die beteiligten Staaten bindenden Vertrags festzulegen und die Einladung zur Konferenz auf alle Staaten zu erstrecken, die für die Fahrgastschiffahrt in Frage kamen.

Dem Zusammentritt der Konferenz gingen weitgehende Vorbereitungen in den einzelnen Staaten und längere diplomatische Verhandlungen voraus. In Deutschland waren alsbald nach dem Untergang der »Titanic« alle mit der Sicherheit der Fahrgastschiffahrt zur See zusammenhängenden Fragen von den obengenannten Ausschüssen einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Nachdem diese Ausschüsse ihre Gutachten erstattet hatten und über deren Ergebnisse sowie über alle andern die Sicherheit der Fahrgastschiffahrt betreffenden Fragen Einverständnis zwischen den beteiligten Stellen herbeigeführt war, konnte die Stellungnahme Deutschlands zu den einzelnen Punkten genau festgelegt werden. Nach Vorbesprechungen zwischen deutschen und großbritannischen Kommissaren gelang es, über die wesentlichsten Fragen und über die wichtigsten leitenden Grundsätze zwischen den Hauptbeteiligten vor Zusammentritt der Konferenz Übereinstimmung zu erzielen und so eine geeignete Grundlage für die Verhandlungen zu schaffen.

Die Konferenz trat am 12. November 1913 in London zusammen und beendete ihre Arbeiten am 20. Januar 1914. An diesem Tage wurde der »Internationale Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See« von den Delegierten sämtlicher beteiligten Staaten unterzeichnet. Von seiten des Reichspostamts war (für den funktelegraphischen Teil) der Geheime Oberpostrat Schrader, Vortragender Rat im Reichspostamt, abgeordnet worden.

Der Vertrag sollte, soweit nichts besonderes bestimmt war, grundsätzlich auf alle Handelsdampfer Anwendung finden, die mehr als 12 Fahrgäste an Bord hatten und zwischenstaatliche Reisen ausführten. Um besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen und Härten zu vermeiden, waren die Regierungen ermächtigt, Schiffe unter gewissen Bedingungen (insbesondere in der Küstenschiffahrt) von der Anwendung der Vertragsvorschriften zu befreien.

Die eigentlichen Sicherheitsvorschriften waren in 4 K
piteln niedergelegt.

1. Sicherheit der Seefahrt. Auf d
Nordatlantischen Ozean sollte ein internationaler E
beobachtungsdienst eingerichtet werden. Hierzu stellte
amerikanische Regierung 2 Schiffe zur Verfügung, m
denen sie einen Eisbeobachtungsdienst und einen Wra
zerstörungsdienst — mit funktelegraphischer Warnu
aller Schiffe — ausübte. Die Kosten, die damals a
1 000 000 ℳ geschätzt wurden, waren von den Vertra
regierungen gemeinschaftlich zu tragen. Auf Deutschla
entfielen etwa 15 v H. Allgemein sollten die Kapit
verpflichtet sein, alle wahrgenommenen Schiffsgefährdun
den in der Nähe liegenden Schiffen mitzuteilen. E
Reihe weiterer Vorschriften über Ermäßigung der G
schwindigkeit bei Dunkelheit oder Kursänderung, Ge
brauch von Notsignalen, Setzen von Lichtern u. a. m. v
vollständigten die Sicherheitsvorschriften.

2. Bauart der Schiffe. Auf diesem Gebi
konnte es sich naturgemäß in erster Linie nur um V
schriften für neu zu erbauende Schiffe handeln. Als sol
waren alle Schiffe anzusehen, die vom 15. Juli 1915
dem Tage des Inkrafttretens des Vertrages, auf Kiel gel
wurden. Wieweit die Vorschriften auf vorhandene Sch
Anwendung finden sollten, war dem Ermessen der Reg
rungen überlassen. Die wichtigste Vorschrift war, d
die Schiffe in eine entsprechende Zahl wasserdichter Ab
lungen eingeteilt werden sollten, so daß beim Vollau
einer oder mehrerer dieser Abteilungen das Schiff imm
noch genügende Schwimmfähigkeit besaß, um sich ü
Wasser zu halten. Die einzelnen Bestimmungen und F
meln für die Berechnung waren in umfassender Weise
dem Vertrag und in dem ihm beigefügten »Reglemen
niedergelegt. Die Staaten sollten sich bemühen, weit
Ermittlungen über die zweckmäßigsten Maßnahmen
zustellen und alle Ergebnisse einander mitteilen.

3. Funktelegraphie. In der Frage der E
führung der Funktelegraphie war folgende Vereinbar
zustandegekommen. Alle Handelsschiffe, gleichviel
Dampfer oder Segelschiffe, die 50 oder mehr Perso
an Bord haben, sollten mit einer Einrichtung für Fu
telegraphie versehen sein. Ausnahmen waren für Sch
vorgesehen, deren Belegung sich infolge besonderer U
stände vorübergehend auf 50 oder mehr Personen belä
ferner für Schiffe, die sich auf ihren Reisen nicht we
als 150 Seemeilen von der nächsten Küste entfernen, u
endlich für Schiffe nichteuropäischer Bauart, wie Dha
Dschunken usw., bei denen wegen ihrer Bauart oder a
andern Gründen die Einrichtung funktelegraphischer A
parate undurchführbar ist. Die Einteilung der mit Fu
telegraphie versehenen Schiffe in die durch den Weltfu
vertrag von London (1912) nach der Art ihres Dien
und ihrer Besetzung mit Funkern geschaffenen drei Ka
gorien geschah in der Weise, daß die schnellen und größ
Fahrgastschiffe in die erste Kategorie eingereiht wurd
Zur zweiten Kategorie gehörten alle anderen Fahrg
schiffe, zu der dritten die Frachtschiffe. Eine der am l
haftesten erörterten Fragen war die des ununterbroche
Hördienstes, d. h. die Verpflichtung eines jeden mit F
telegraphie ausgerüsteten Schiffes, jederzeit einen Ma
am Hörapparat zu haben, der fähig war, das in
nationale Seenotzeichen und das damals neu festgele
Sicherheitszeichen zu verstehen. Mit Rücksicht auf
Mangel an ausgebildetem Personal und auf die gerin
Erfahrungen, die man bis dahin in dieser Beziehung
macht hatte, wurde es nicht für möglich erachtet,

e allgemeine Verpflichtung für alle Schiffe aus-rechen. Immerhin wurde den, insbesondere von den tretern der Vereinigten Staaten von Amerika, ge-erten Wünschen so weit Rechnung getragen, daß beson- auf schnellen Schiffen und auf Schiffen auf weiten en, ferner auf allen Schiffen in transatlantischer rt der Hördienst in ausreichendem Maße ausgeübt den sollte. Ausgenommen hiervon waren nur die erei- und Walfangfahrzeuge. Für die Aufrechterhal- des ununterbrochenen Hördienstes wurden neben den Befähigungszeugnis versehenen Funkern sogenannte leute zugelassen, die lediglich darauf geprüft werden en, daß sie die erwähnten Signale verstanden. Der nterbrochene Hördienst sollte in vollem Umfang auf lichst allen Schiffen, die mit Funktelegraphie aus-stet waren, sobald wie möglich eingeführt werden. rdings waren andere Entschließungen für den Fall behalten, daß eine selbsttätige Aufnahme des Seenot-ens und dessen Übertragung nach der Brücke durch gelzeichen oder auf sonstige Weise erfunden werden en. Über die Aufstellung derartiger Apparate und der sapparate waren eingehende Vorschriften vorgesehen. r Kapitän, der das Notzeichen hörte, sollte verpflichtet dem Schiffe, von dem es ausging, zur Hilfe zu eilen. Hilfsdienst selbst war durch besondere Bestimmungen gelt.

Rettungsboote und andere Hilfs-ttel. Als Hauptgrundsatz galt, daß auf jedem Schiff alle Personen an Bord Platz in den Rettungsbooten auf den Rettungsflößen vorhanden sein mußte. Jedes ff mußte eine bestimmte Anzahl von Davitpaaren an d haben, deren Anzahl sich nach der Länge des Schiffes ete. An jedem Davitpaar mußte ein Rettungsboot tigt sein; außerdem mußten Ergänzungsboote vor-den sein, und zwar in einer solchen Anzahl, daß ein sser Gesamtbootsraum erreicht wurde. Etwa fehlen-Bootsraum konnte durch Pontonflöße ersetzt werden, besondere Bedingungen zu erfüllen hatten. Über die art und Vermessung der verschiedenen Boots-ungen und der Pontonflöße, ihre Ausrüstung, ihre erbringung an Bord, die Stärke der Davits, über das wasserbringen der Rettungsboote und -flöße und die erforderlichen Vorrichtungen, waren eingehende Be-mungen gegeben. Dasselbe war der Fall bezüglich der l und der Konstruktion der Rettungsringe und Ret-swesten. Dabei war der weiteren Verbesserung der ungsmittel in den einzelnen Staaten vollkommene heit gelassen und hierfür nur die Verpflichtung fest-gt, sich von Neuerungen gegenseitig Kenntnis zu geben. Verhinderung der Feuersgefahr und zur Entdeckung Löschung eines etwa ausgebrochenen Feuers waren ich Vorschriften vereinbart worden, durch die Schiffs-nde vermieden oder beseitigt werden konnten.

llgemein bestimmte der Vertrag dann noch fol-es. Um die vereinbarten Vorschriften zwischenstaat- wirksam durchzuführen, sollten die Regierungen der ligten Staaten für ihre Schiffe im Wege der Gesetz-ung oder durch Verwaltungsmaßnahmen die Vertrags-mmungen einführen, sich durch amtliche Besichtigun- davon überzeugen, daß die Schiffe diese Bestimmungen llten, und ihnen darüber ein Zertifikat ausstellen. es »Sicherheitszertifikat« sollte von allen Vertrags-ten als vollgültig anerkannt werden. Eine Kontrolle Schiffe in fremden Häfen durfte nur insoweit statt-en, als von den Aufsichtsbeamten festzustellen war, daß gültiges Sicherheitszertifikat sich an Bord befand, ferner in Fällen, in denen das Schiff infolge erlittener Havarie oder aus anderen Gründen offensichtlich see-untüchtig geworden war. Über die gesetzgeberischen Ar-beiten in den einzelnen Staaten, über die dort gemachten Erfahrungen sowie über alle Fragen, die mit den auf der Konferenz behandelten Gebieten in Zusammenhang stan-den, sollten zwischen den Vertragsstaaten Mitteilungen ausgetauscht werden. Die Vermittlung hatte vorläufig die englische Regierung übernommen. Der Beitritt der Kolonien war vorgesehen. Auch andern an der Konfe-renz nicht beteiligten Staaten war der nachträgliche Bei-tritt zu dem Vertrag gestattet. Die deutsche Regierung leitete alsbald die nötigen Schritte ein, um die Durchfüh-rung des Vertrags durch Gesetz zu sichern. Zu diesem Zweck fand am 23. April 1914 eine Vorbesprechung im Reichsamt des Innern statt, an der die beteiligten Reichs-ämter teilnahmen. Man kam dabei in der Hauptsache zu dem Beschluß, die zu erlassenden Vorschriften von 3 Aus-schüssen bearbeiten zu lassen. Die Vorschriften sollten um-fassen:

a) die Bauart der Schiffe (Artikel 16 ff. des Vertrags),
b) die Funktelegraphie (Artikel 31 ff.),
c) die Rettungsboote und Maßnahmen gegen Feuers-gefahr (Artikel 39 ff.).

Die Arbeiten der Ausschüsse wurden durch den Krieg unterbrochen, der auch die Ratifikation des Vertrags durch Deutschland und die meisten andern beteiligten Länder verhinderte. So blieb denn der alte, eingangs ge-schilderte Zustand weiter bestehen; die Staaten setzten die Vorschriften für die Sicherheit der Schiffe nach eigenem Ermessen fest. Als dann nach dem Kriege die Seeschiff-fahrt wieder allgemein frei kam, hatte sie mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen wie in der Zeit vor der Lon-doner Konferenz.

Wie weit die Sicherheitsvorschriften auseinandergingen, zeigt die folgende Übersicht über die Ausrüstung der Schiffe der wichtigsten Länder mit Funkgerät nach dem Stande von 1927.

Land	Ausrüstungspflicht besteht für
Ägypten, Gibraltar, Großbritannien, Indien, Malta, Mauritius	Fahrgastschiffe und Schiffe von 1 600 t und mehr.
Britisch Guyana, Jamaica	Schiffe von 1 600 t und mehr.
Argentinien, Chile, Panama, Schweden, Vereinigte Staaten von Amerika, Venezuela	Schiffe mit 50 oder mehr Personen.
Kanada	Fahrgastschiffe mit 50 oder mehr Personen.
Australien	Schiffe mit 50 oder mehr Personen, Schiffe von mehr als 1 600 t.
Japan	Schiffe mit 50 oder mehr Personen, Schiffe von 2 000 t und mehr.
Portugal	Schiffe mit mehr als 50 Personen, ausgenommen auf Fahrten zwischen Häfen, die weniger als 200 sm voneinander entfernt sind.

Land	Ausrüstungspflicht besteht für
Ungarn, Uruguay	Fahrgastschiffe.
Neuseeland	Fahrgastschiffe im Auslandsverkehr, Schiffe mit 150 oder mehr Personen in der Heimatfahrt.
Frankreich, Indochina ..	Fahrgastschiffe und Schiffe von 2 000 t und mehr (Schiffe von über 500 bis unter 2 000 t Funkempfangsgerät).
Italien	Frachtschiffe von 1 600 t und mehr, seegehende Fahrgastschiffe — außer solchen unter 500 t auf Fahrten unter 10 Stunden Dauer innerhalb 50 sm von der Küste.
Griechenland	Fahrgastschiffe außerhalb einer gewissen Entfernung von der griechischen Küste, Schiffe von 1 600 t und mehr, Ozeanfahrer von weniger als 1 600 t.
Belgien	Schiffe von 1 500 t und mehr.
Spanien	Schiffe von 500 t und mehr.
Brasilien	Fahrgastschiffe von 300 t und mehr, Frachtschiffe mit 30 Personen und mehr.
Neufundland	Schiffe für den Robbenfang, Schiffe mit über 60 Personen, gewisse Fahrgastschiffe.

In Deutschland bestand keinerlei gesetzliche Reglung. Maßgeblich als Sicherheitsvorschriften waren die »Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Dampf- und Motorschiffe«, die im § 41 über die Ausrüstung der Schiffe mit Funktelegraphengerät bestimmen: »Schiffe, die regelmäßig mehr als 30 Personen an Bord oder einen Brutto-Raumgehalt von über 2 000 Tonnen haben, müssen mit einer von der zuständigen Stelle genehmigten funktelegraphischen Anlage ausgerüstet sein. Die Anlage muß auf See jederzeit zur sofortigen Verwendung bereit sein, das zur sachgemäßen Bedienung erforderliche Personal muß sich an Bord befinden. Für Fahrten, die sich nicht mehr als 150 Seemeilen von der nächsten Küste erstrecken, ist eine funktelegraphische Anlage nicht notwendig.«

Von keiner Seite erging eine Anregung zur zwischenstaatlichen Reglung der wichtigen Schiffssicherheitsfrage — im Gegensatz zum Nachrichtenwesen, bei dem noch während der Verhandlungen in Versailles der Beschluß gefaßt wurde, Telegraphie, Fernsprech- und Funkwesen sobald wie möglich auf der neuen durch die Entwicklung der Technik gegebenen Grundlage zwischenstaatlich neu zu ordnen, ja selbst der Plan angeregt und weitgehend vorbereitet wurde, das gesamte Nachrichtenwesen durch Gründung einer »Union Universelle des Communications Electriques« einheitlich zu gestalten.

Die Weltfunkkonferenz, zu der die amerikanische Regierung im Jahre 1925 eingeladen hatte, gab Deutschland Anlaß, die Frage anzuregen, ob man gelegentlich der Weltfunkkonferenz nicht auch die veralteten Bestimmungen des funktelegraphischen Teiles des Schiffssicherheitsvertrags von 1914 nachprüfen könnte. Die amerikanische Regierung nahm diese Anregung in die Tagesordn
der Konferenz auf, eine Anzahl von Regierungen m
in der Folge Vorschläge dazu oder nahm Stellung zu
Frage [1]. Es wurde dann auch erörtert, ob es zweckm
sei, noch vor oder etwa gleichzeitig mit der Weltfunkk
renz eine Schiffssicherheitskonferenz in Washington a
halten, mit dem Ergebnis, daß wegen der Kürze der
der Konferenz zur Verfügung stehenden Zeit die Ab
tung einer Schiffssicherheitskonferenz für einen spät
Zeitpunkt in Aussicht genommen wurde. Bei der W
funkkonferenz selbst wurde von dem deutschen Delegati
führer, Ministerialdirektor Arendt, eine möglichst ge
Scheidung der Zuständigkeitsbereiche der Funk- und
Schiffssicherheitskonferenz angeregt. Die Anregung
allgemeine Zustimmung; sie wurde in einem besonde
in erster Linie von Schiffahrtssachverständigen gebild
Ausschuß unter dem Vorsitz des Verfassers d
geführt. Inzwischen hatte der deutsche Vorsc
— Behandlung der Funkfragen des Schiffssicherheits
trags auf der Weltfunkkonferenz — den Anlaß zu
teren zwischenstaatlichen Erörterungen gegeben, die d
führten, daß man sich entschloß, baldigst eine Konfe
mit dem Ziele einzuberufen, den Londoner Vertrag
1914 zu revidieren. Wieder übernahm die englische
gierung die Führung. Noch während der Funkkonfe
im Herbst 1927 übersandte sie an die Hauptschiffa
länder — Kanada, Deutschland, Belgien, Finnl
Dänemark, Frankreich, Freistaat Irland, Britisch In
Italien, Japan, Norwegen, Niederlande, Spanien, Sc
den, Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken, Au
lischer Bund und Vereinigte Staaten von Amerika
Unterlagen und Vorschläge mit dem Ersuchen, zu pr
ob diese als geeignete Grundlagen für die Revision
Londoner Schiffssicherheitsvertrags von 1914 auf e
neuen Konferenz angesehen werden könnten. Alle Lä
antworteten zustimmend, und so setzte denn die engl
Regierung die Konferenz auf das Frühjahr 1929 fest,
dem sie die Länder gleichzeitig ersuchte, ihr Vorschläge
Änderung und Ergänzung des Londoner Vertrags
Ende 1928 zu übermitteln.

Federführend für die Bearbeitung der Konferenza
legenheit in Deutschland war das Reichsverkehrsmi
rium. Zur Ausarbeitung der Vorschläge der deut
Regierung wurden für die einzelnen Abschnitte des
trags wieder besondere Ausschüsse gebildet. Es wu
bearbeitet:

Navigation, Meteorologie, E
patrouillendienst usw. unter Füh
der Deutschen Seewarte, Hamburg (Vorsitzen
Präsident Dominik),

Bauart der Schiffe unter Führung des
manischen Lloyds, Berlin (Vorsitzender: Prof
Laas),

Funktelegraphie unter Führung des Re
postministeriums (Vorsitzender: Ministeria
Gieß),

Rettungsmittel und Feuerlöschwe
unter Führung der Deutschen Seeberufsgeno
schaft, Hamburg (Vorsitzender: Direktor a. D.
Reichsschiffsvermessungsamts Dr. Rieß).

[1] Vgl. Cahier des Propositions pour la Conférence Ra
télégraphique Internationale de Washington, herausgeg
vom Internationalen Büro des Welttelegraphenvereins in B
Band I S. 505 bis 514.

An den Beratungen des Funkausschusses nahmen teil: ...treter des Auswärtigen Amts, des Reichsverkehrsmini-...iums, des Reichswehrministeriums, der Deutschen See-...ufsgenossenschaft, des Reichsversicherungsamts, der ...tschen Seewarte, des Verbandes Deutscher Reeder, der ...beg (Gesellschaft für drahtlose Telegraphie) und des ...eins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handels-...rine. Der Ausschuß beendete seine Arbeiten Mitte De-...ber 1928; seine Vorschläge zusammen mit denjenigen ... anderen Ausschüsse wurden Ende Dezember 1928 der ...lischen Regierung unterbreitet. Diese hatte inzwischen ... Beginn der Konferenz auf den 16. April 1929 fest-...zt. Die zu dieser Konferenz abgeordnete deutsche Dele-...ion wurde von dem deutschen Botschafter in London, ... Sthamer, geführt. Als bevollmächtigte Mitglieder ... deutschen Reichsregierung wurden entsandt

Ministerialdirigent Koenigs, } Reichsverkehrs-
Oberregierungsrat Werner, } ministerium,

Professor Laas, Direktor der Klassifikationsgesell-schaft »Germanischer Lloyd«, Berlin,

Dr. Rieß, Direktor a. D. des Reichsschiffsvermes-sungsamts, Neubrandenburg,

Ministerialrat Gieß, Reichspostministerium,

Vizeadmiral Dominik, Präsident der »Deutschen Seewarte«, Hamburg.

...neben wurde eine größere Anzahl von Sachverständigen ... Schiffahrtskreisen und sonstigen technischen Beratern ...ezogen, unter ihnen Oberpostrat Dr. Jäger vom Reichs-...ministerium. Als Sekretär wurde der Postinspektor ... Reichspostministerium Kanberg entsandt.

...ie Konferenz wurde am 16. April um 11 Uhr im ...oldenen Saal« des Auswärtigen Amts eröffnet. Die ...egierten der zur Konferenz eingeladenen Regierungen ...ren vollzählig versammelt, auch der Völkerbund hatte ...n Vertreter entsandt. Der Präsident des Board of ...ade, Sir Philip Cunliffe-Lister, verlas eine Botschaft des ...lischen Königs, in der dieser die Delegierten begrüßte ... den Arbeiten der Konferenz guten Erfolg wünschte. ... begrüßte dann seinerseits im Namen der englischen ...ierung, der Dominien und Indiens die Delegationen. ...eck der Konferenz, die fast am Jahrestage des Titanic-...glücks beginne, sei die Revision des Vertrags von 1914. ...uptsächlich gelte es, die Erfahrungen der letzten 15 Jahre ...bringend zu verwerten. Im besonderen komme hier ... Funktelegraphie in Betracht, die — soweit sie es jetzt ... nicht sei — das wichtigste Element der Sicherheit zur ... werden würde. Die einmütige Annahme der Ein-...ung zur Konferenz zeige, daß man allgemein den Zeit-...kt für gekommen halte, um die Bestrebungen der ersten ...doner Konferenz wieder aufzunehmen. Alles sei ge-...hen, um die Arbeiten zu erleichtern und zu beschleu-...en. Das Ziel müsse sein, nicht nur die Sache der ...nschlichkeit, sondern auch die Handelsbeziehungen zwi-...n den Ländern zu fördern, ein Unternehmen, an dem ...zuarbeiten jeder stolz sein dürfe. Er wünsche der Kon-...nz herzlich gute Ergebnisse ihrer Arbeiten.

...er deutsche Botschafter Dr. Sthamer dankte als ...ster der anwesenden Delegationsführer im Namen der ...ferenzteilnehmer und bat den Vorsitzenden, dem Könige ... Dank der Konferenz für die Bewillkommnung zu über-...teln. Seit der letzten Konferenz sei das Gefühl dafür, ... die Fragen, die alle Völker der Erde angehen, auch ...schenstaatlich zu regeln seien, allgemein geworden. Die ...ferenz habe ein hohes Ziel, die Sicherheit zur See auf ...en möglichst hohen Stand zu bringen und das auf der Grundlage der Erfahrungen und der Wissenschaft. Jedes Volk wolle, wie das deutsche, sein Bestes dazu tun, und so werde man in allen Teilen der Welt die Arbeiten der Konferenz aufmerksam verfolgen; man werde erkennen, daß Regierungen, Schiffbauer und Reeder alles zu tun gewillt seien, um das Leben derer zu schützen, die auf See fahren.

Der amerikanische Delegationsführer Wallace H. White schlug zum Vorsitzenden der Konferenz den englischen Vizeadmiral Sir H. W. Richmond vor, der alsbald den Vorsitz übernahm. Er gab, zurückgehend auf die Konferenz von 1914, eine allgemeine Übersicht über die Aufgaben der Konferenz, ging auf die Schwierigkeiten ein, die sich daraus ergäben, daß man auf der einen Seite ein möglichst hohes Maß von Sicherheit auf See erstreben müsse, dabei auf der andern Seite aber die wirtschaftlichen Auflagen, die Kosten, nicht außer acht lassen dürfe, die der Schiffahrt entstünden. Er trat dann in den geschäftlichen Teil ein und schlug vor, einen Ausschuß, bestehend aus den Delegationsführern, zu bilden, der die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse und sonstige Fragen von allgemeiner Bedeutung zu regeln hätte. Der Vorschlag wurde angenommen. Danach schlug der Präsident die Bildung von 4 weiteren Ausschüssen für

die Sicherheit der Schiffahrt,
die Bauart der Schiffe,
die Funktelegraphie und
die Rettungsmittel und Feuerlöscheinrichtungen

vor. Später sollte die Frage der Zertifikate durch einen besonderen Ausschuß beraten werden. Der Ausschuß der Delegationsführer sollte baldigst die Einzelheiten der Ausschüsse beraten und beschließen. Das geschah in einer Sitzung der Delegationsführer, die sich unmittelbar an die Eröffnungsvollsitzung anschloß. Man beschloß die Bildung folgender Ausschüsse:

1. Schiffbau: Vorsitzender Vizeadmiral G. F. Rock (Vereinigte Staaten von Amerika);
2. Rettungsmittel und Feuerlöschwesen: Vorsitzender Sir Normal Hill (Großbritannien);
3. Funktelegraphie: Vorsitzender H. Gieß (Deutschland);
4. Navigation: Vorsitzender Sir Charles Hipwood (Großbritannien).

Dazu traten in der Folge noch

5. Zertifikate: Vorsitzender General Marena (Italien);
6. Redaktion: Vorsitzender Senator Rio (Frankreich).

Man beschloß ferner, daß neben der französischen auch die englische Sprache bei den Verhandlungen zugelassen und daß der Vertrag später in diesen beiden Sprachen abgefaßt werden sollte. Man regelte auch noch die Sitzungen der Ausschüsse für die nächste Zeit. Die Arbeit in den Ausschüssen begann am folgenden Tage, die Sitzungen fanden im Gebäude des Board of Trade statt.

Im Funkausschuß behandelte man zunächst die grundlegenden allgemeinen Bestimmungen des Vertrags, soweit sie für die Funktelegraphie von Bedeutung waren, und erzielte Einigung. Schwierigkeiten ergaben sich, als man zur Beratung der Frage der Ausrüstung der Schiffe mit Funkgerät überging. Hier gingen die Meinungen auseinander. Im alten Vertrag war man von der Zahl der Personen ausgegangen, die ein Schiff trug. In der Zwischenzeit hatten verschiedene Regierungen den Brutto-Raumgehalt als Grundlage ihrer Vorschriften genommen.

Vielfach gingen auch die Vorschläge dahin, beides zu berücksichtigen. Man einigte sich schließlich auf die zwei grundlegenden Begriffe:

- Fahrgastschiff — ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste trägt, und
- Frachtschiff — ein Schiff, das hiernach kein Fahrgastschiff ist.

Die weiteren Fragen: Ausrüstung mit Funkgerät, Ausnahmen von dieser Pflicht und Wachzeiten für Sicherheitszwecke wurden auf einen deutschen Vorschlag hin als ein zusammenhängender Beratungsstoff erörtert. Nachdem man nämlich eine Vereinbarung in Aussicht genommen hatte, nach der alle Fahrgastschiffe ohne Rücksicht auf ihre Größe und alle Frachtschiffe von 1 600 t Brutto-Raumgehalt ab aufwärts mit Funkgerät ausgerüstet werden sollten, ergab es sich, daß man Einmütigkeit darüber nur erzielen konnte, wenn man unter bestimmten Verhältnissen oder für gewisse Gebiete Ausnahmen von dieser Grundregel zuließ, und auch die Wachzeiten so festlegte, daß zu große Härten für die Schiffahrt vermieden wurden. So gelangte man schließlich zu den hierunter noch näher aufgeführten neuen Vorschriften. Die Arbeiten des Funkausschusses wurden durch vorbereitende Beratungen in Unterausschüssen gefördert. Es wurden im Laufe der Erörterungen gebildet:

- ein Tonnage-Unterausschuß (Vorsitzender: Korvettenkapitän Edwards, Kanada);
- ein technischer Unterausschuß (Vorsitzender: Inspektor des Küsten- und Seefunkdienstes Bland van den Bergh, Niederlande).

Die Reichweite der Bordfunkstellen bearbeitete ein Sonderausschuß unter dem Vorsitz des Oberpostrats Dr. Jäger.

Wie im Funkausschuß wurde auch in den andern Ausschüssen der Beratungsstoff meist nach Vorberatung in Unterausschüssen behandelt. Für die Erörterung der allgemeinen Vertragsbestimmungen war ein besonderer Ausschuß nicht gebildet worden, diese Fragen übernahm der Ausschuß für Sicherheit der Seefahrt.

Im allgemeinen beendeten die Ausschüsse ihre Arbeiten nach fünfwöchiger angestrengter Tätigkeit, so daß die Entwürfe der neuen Vertragsbestimmungen dem Redaktionsausschuß zur weiteren Bearbeitung übergeben werden konnten. Es wurde dann auch begonnen, den zunächst in englischer Sprache abgefaßten Text in die französische Sprache zu übertragen. Der vom Redaktionsausschuß in langen Sitzungen festgestellte endgültige Wortlaut wurde dann in der 2. Vollsitzung der Konferenz, die am 31. Mai 1929 vormittags um 11,30 Uhr — wiederum im »Goldenen Saal« des Auswärtigen Amtes — stattfand, dem Vorsitzenden der Konferenz überreicht. Die Vorsitzenden der Ausschüsse gaben dann Erklärungen des Sinnes ab, daß die neuen Vertragsbestimmungen den Beschlüssen der Ausschüsse entsprächen. Darauf ergriff der Konferenzvorsitzende, Admiral Richmond, das Wort zu längeren Ausführungen über den Inhalt des neuen Vertrags, wobei er auch der Arbeit der Ausschüsse gedachte und deren Vorsitzenden den Dank der Konferenz aussprach. Er schlug der Versammlung die Annahme des neuen Vertrags mit Anhängen vor. Diesen Vorschlag unterstützte der deutsche Botschafter als ältester Delegationsführer, indem er den großen Fortschritt betonte, den der neue Vertrag gegenüber demjenigen von 1914 darstellte. Als wichtigste Kennzeichen des neuen Vertrags hob er seine Weltgeltung auf allen Meeren, die Ausdehnung der Ausrüstung mit Funkgerät auf Frachtdampfer und die Vertiefung der Vorschriften für Bauart der Schiffe und Rettungsmittel so[…] die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate hervor. La[…] habe die Konferenz gearbeitet, sie habe ihr schweres W[…] vollendet unter dem Geist der Versöhnlichkeit und mit d[…] besten Willen, alle die schwierigen Fragen einer Lösu[…] entgegenzuführen, die eine Erhöhung der Sicherheit […] Lebens zur See bedeuteten. Er schlug der Versammlu[…] vor, den neuen Vertrag mit Anhängen als ein Gan[…] ohne Erörterung anzunehmen. Das geschah einmüt[…] Der Präsident erklärte den neuen Vertrag für angeno[…] men. Hiernach ergriff der Führer der französischen D[…] gation, Senator Rio, das Wort und führte aus: […] Konferenz habe zu sehr befriedigenden Ergebnissen gefü[…] Die Schwierigkeiten, welche die Schiffahrt infolge der v[…] schiedenartigen Gesetzgebung in den einzelnen Ländern b[…] her erschwerten, seien nunmehr dadurch behoben, daß m[…] in dem Vertrag allgemein gültige Mindestforderungen a[…] gestellt habe. Die bisherigen Bestimmungen seien […] bessert, vielfach, namentlich bei der Funktelegraphie, s[…] neue wichtige Grundsätze vereinbart worden. Schi[…] unfälle würden künftighin seltener vorkommen, H[…] werde schneller zur Stelle sein. Indessen bliebe die endg[…] tige Lösung einzelner Fragen noch der Zukunft vor[…] halten. Er sprach dann dem Board of Trade den D[…] der Konferenz für die tatkräftige Unterstützung der K[…] ferenzarbeiten aus. Ebenso dankte er im Namen der D[…] gationen dem Vorsitzenden für die glänzende Leitung […] Tagung.

Am Nachmittag des gleichen Tages fand die Schl[…] sitzung der Konferenz und die Unterzeichnung des ne[…] Vertrags statt. In der alphabetischen Reihenfolge […] Länder (nach der französischen Sprache) traten die Re[…] rungsbevollmächtigten an den Tisch des Hauses, um […] Vertrag zu unterzeichnen. Das Schlußprotokoll wu[…] ebenfalls von ihnen und von den noch anwesenden S[…] verständigen unterschrieben. Die Konferenz wurde d[…] durch eine Schlußansprache des Präsidenten des Board[…] Trade, Sir Philip Cunliffe-Lister, geschlossen, in […] dieser die guten Ergebnisse der Konferenz hervorhob, […] alles gebracht habe, was man von ihr erhoffen kon[…] Daran knüpfte er noch Worte des Dankes an den V[…] sitzenden der Konferenz und im einzelnen an die Vorsit[…] den der Kommissionen, deren Werk er kurz umriß.

Die neue Vereinbarung besteht aus

- dem Vertrag,
- der Vollzugsordnung,
- den internationalen Regeln zur Verhütung von […] sammenstößen auf See und
- dem Schlußprotokoll.

Es würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, w[…] alle Bestimmungen des Vertrags hier behandelt würd[…] Es soll deshalb nur das Wichtigste wiedergegeben werd[…] eingehender wird das Kapitel Funktelegraphie zu beh[…] deln sein.

Abschnitt I. Einleitende Bestimmungen.

Die Vertragsregierungen verpflichten sich, alles zu t[…] was zur Ausführung der Vorschriften des Vertrags […] der Vollzugsordnung notwendig ist.

Es sind anzuwenden die Bestimmungen in

- Abschnitt II, Bauart der Schiffe: auf Fa[…] gastschiffe auf zwischenstaatlichen Reisen;
- Abschnitt III, Rettungsmittel: auf Fa[…] gastschiffe auf zwischenstaatlichen Reisen;

Abschnitt IV, Funktelegraphie: auf alle Schiffe auf zwischenstaatlichen Reisen mit Ausnahme der Frachtschiffe unter 1 600 Tonnen Brutto-Raumgehalt;

Abschnitt V, Sicherheit der Seefahrt: auf alle Schiffe auf allen Reisen;

Abschnitt VI, Zertifikate: auf alle Schiffe, auf welche die Abschnitte II, III und IV Anwendung finden.

Unter einem Fahrgastschiff im Sinne des Vertrags steht man ein Schiff, das mehr als 12 Fahrgäste trägt; zwischenstaatliche Reise ist eine solche von einem Ver- lande nach einem Hafen außerhalb dieses Landes; i gelten Kolonien usw. als besondere Länder. Wenn Schiff, das bei seiner Ausreise nicht unter die Ver- gsbestimmungen fiel, infolge schlechten Wetters oder andern Gründen höherer Gewalt einen andern Weg chlagen mußte, als es beabsichtigt war, so ist es den timmungen des Vertrags nicht unterworfen. Per- n, die ein Schiffsführer in Fällen höherer Gewalt als Schiffbrüchige an Bord nehmen mußte, bleiben der Anwendung der Vertragsbestimmungen außer racht.

Abschnitt II. Bauart der Schiffe.

Die Vorschriften finden auf neue Fahrgastschiffe An- dung, d. h. Schiffe, die vom 1. Juli 1931 ab auf Kiel gt werden. Ausnahmen können die Regierungen für elne Schiffe oder Gruppen von Schiffen des eigenen des zulassen, wenn sie sich nicht weiter als 20 See- len vom nächsten Land entfernen.

Der Abschnitt bringt alle Vorschriften, durch deren vendung dem Eindringen von Wasser in ein Schiff, , wenn das schon eingetreten ist, dem Sinken des iffes infolge Vollaufens der Räume vorgebeugt wer- kann. Diese Vorschriften erstrecken sich in erster Linie die Unterteilung des Schiffsraumes durch wasserdichte otte, ferner auf Öffnungen in den Seitenwänden erhalb der Tauchgrenze, wasserdichte Türen, Decks, ächte usw., auf feuersichere Schotte, Doppelböden und ießlich auf Prüfung und Besichtigung aller dieser herheitsmaßnahmen und -vorkehrungen. Die wichtig- Vorschriften sind die für die Schotteinteilung. Schon der Konferenz im Jahre 1914 hatte man folgende undsätze aufgestellt:

. die Schiffe sollen unter Berücksichtigung des Dienstes, für den sie bestimmt sind, möglichst wirksam unterteilt sein;
. der Grad der Schiffsunterteilung soll regelmäßig mit der Länge des Schiffes und mit seiner Zweckbestimmung gesteigert werden;
. der höchste Grad der Schiffsunterteilung ist für Schiffe notwendig, die in erster Linie dem Fahrgastverkehr dienen, und für Schiffe der größten Länge.

n war 1914 zu 3 Graden der Unterteilung gekommen. sogenannten

Einabteilungsschiff (bis 90 m Länge) waren hotte so anzubringen, daß das Schiff schwimmend blieb, n eine Abteilung nach See hin offen war. Weiter öhte sich der Grad der Unterteilung bis zum

Zweiabteilungsschiff (90 bis 138 m Länge). r war die Unterteilung so anzulegen, daß das Schiff vimmend blieb, wenn zwei nebeneinanderliegende Ab- ungen nach See hin offen waren. Der Grad der Unter- ung steigerte sich dann noch bis zum

Dreiabteilungsschiff (138 bis 330 m Länge), das schwimmend bleiben mußte, wenn drei aneinandergrenzende Abteilungen nach See hin offen waren.

Die Konferenz hat diese Grundlagen sorgfältig nachgeprüft mit dem Ergebnis, daß sie keine besseren an ihre Stelle setzen konnte, insbesondere soweit Fahrgastschiffe in Betracht kamen. Man hat sich darauf beschränkt, die Grundsätze der ersten Konferenz auf die jetzigen Verhältnisse anzuwenden und die neuen Vorschriften dementsprechend zu gestalten. Daneben hat man weniger strenge Bestimungen für Schiffe vereinbart, die in erster Linie der Frachtfahrt dienen, aber auch Fahrgäste unter besonderen Verhältnissen an Bord nehmen. Allgemein hat sich der Grad der Schiffsicherheit gegen 1914 dadurch erheblich erhöht, daß die neuen Bestimmungen über die Bauart der Schiffe auf alle seegehenden Fahrgastschiffe anzuwenden sind, die bei einer zwischenstaatlichen Reise sich weiter als 20 Seemeilen vom nächsten Land entfernen.

Einen neuen Teil dieses Abschnitts bilden die Vorschriften über Pumpenanlagen; je nach Größe der Schiffe ist die Zahl der Kraftpumpen festgesetzt, über Rohrführung und Verschlüsse sind besondere Bestimmungen vereinbart worden.

Abschnitt III. Rettungsmittel und Feuerlöscheinrichtungen.

Die Erfahrung seit 1914 hat gezeigt, daß allererstes Erfordernis in Seenotfällen die stete Bereitschaft der Boote zum Ablassen ins Wasser ist. Oft ist die Zeit zwischen einem Unglücksfall und dem Sinken eines Schiffes äußerst kurz, in einzelnen Fällen handelte es sich um 20 bis 25 Minuten. Hauptgewicht wurde daher darauf gelegt, daß in Notfällen die Rettungsmittel unverzüglich zur Hand und verwendungsbereit sind. Daraus ergaben sich verschiedene Änderungen gegenüber dem alten Vertrag. Festgehalten wurde an dem alten Grundsatz »Bootsraum für alle«. Grundsätzlich werden an die Rettungsboote folgende Anforderungen gestellt:

1. sie müssen heil und schnell zu Wasser gelassen werden können — auch unter ungünstigen Verhältnissen;
2. die Fahrgäste müssen schnell und in guter Ordnung eingebootet werden können;
3. die Anordnung der Rettungsboote muß so getroffen sein, daß sie sich gegenseitig nicht im Wege sind.

Daraus ergibt sich die neue Bestimmung, daß Rettungsboote nur insoweit zugelassen sind, als sie — nicht mehr als zwei — unter einem Davitpaar Platz finden. Weiter erforderlicher Bootsraum ist durch geeignete Flöße zu schaffen.

Rettungsringe und -gürtel müssen für alle Personen an Bord vorhanden sein. Hilfsschwimmapparate, die über Bord geworfen und an denen sich Personen festhalten können, müssen künftig neben Rettungsbooten, -ringen und -gürteln zusätzlich zu diesen in Höhe von 25 v H (gegenüber 10 v H im alten Vertrag) vorhanden sein.

Sehr geteilt waren die Meinungen über die Frage: Sind große, bis 150 Personen fassende Rettungsboote zweckmäßig? Auf Grund der guten Erfahrungen, die man in Deutschland mit den großen Booten gemacht hatte, ließ man sie mit der Maßgabe zu, daß ein vollbesetztes Boot nicht mehr als rd. 20 Tonnen wiegen darf. Boote, die mehr als 100 Personen aufnehmen, müssen mit einem Motor ausgerüstet sein. Auch Funktelegraphie und Scheinwerfer sind für die großen Rettungsboote vorgesehen, obwohl man glaubte, keine Gewähr dafür zu haben, daß Funktelegraphie auf Rettungsbooten wirksam würde ar-

beiten können, wollte man die Vorteile, die sie u. U. bieten könnte, in den Dienst der Rettung aus Seenot stellen.

Die Vorschriften zum Schutz gegen Feuersgefahr sind verschärft worden, eine Notwendigkeit, die sich aus der zunehmenden Verwendung der Ölfeuerung und der Benutzung von Motoren als Antriebsmittel ergibt. Feuererstickende Gase oder luftabschließende Schaumlöschmit sind künftig zu verwenden.

Schließlich sind alle Vorschriften neu gefaßt worde welche die Ausbildung der Mannschaft in der raschen u ordnungsmäßigen Bedienung der Rettungsgeräte im N fall betreffen. Auch für Aufklärung der Fahrgäste sel ist Fürsorge getroffen.

Abschnitt IV. Funktelegraphie.

Dieser Abschnitt hat wohl die am meisten einschneidenden Änderungen erfahren, die Vorschriften sind auf ne Grundlage völlig umgestaltet worden. Da sie für die Deutsche Reichspost von besonderer Wichtigkeit sind, seien im folgenden wiedergegeben. Die Bestimmungen von 1914 sind zum Vergleich gegenübergestellt.

1914

(Wortlaut des Vertrags v. 20. Januar 1914).

Titel V. Funkentelegraphie.

Artikel 31.

Alle durch Maschinenkraft oder durch Segel fortbewegten Kauffahrteischiffe jedes der vertragschließenden Staaten, mögen sie Passagiere befördern oder nicht, müssen, falls sie im ganzen 50 oder mehr Personen an Bord haben, mit einer Funkentelegraphenanlage ausgerüstet sein, sobald sie die im Artikel 2[2]) bezeichenten Reisen ausführen.

Eine Berufung auf die Vorschriften der Artikel 2 und 3 des gegenwärtigen Vertrags zwecks Befreiung eines Schiffes von den Verpflichtungen dieses Titels ist unzulässig[3]).

Artikel 32.

Von dieser Verpflichtung sind die Schiffe befreit, bei denen die Zahl der an Bord befindlichen Personen ausnahmsweise und gelegentlich 50 oder mehr beträgt infolge höherer Gewalt, oder falls sich der Kapitän gezwungen sieht, seine Mannschaft zwecks Ersatzes Erkrankter zu verstärken, oder infolge der ihm obliegenden Verpflichtung, auf See geborgene oder sonstige Personen zu befördern.

[2]) Artikel 2 betrifft den Geltungsbereich des Vertrags (die Bestimmungen finden Anwendung auf alle mit Maschinenkraft fortbewegten Kauffahrteischiffe, die mehr als 12 Fahrgäste an Bord haben und sich von einem Hafen eines der Staaten nach einem außerhalb dieses Staates gelegenen Hafen begeben oder umgekehrt).

[3]) Artikel 3 betrifft Ausnahmen von diesen Vorschriften.

1929

(Wortlaut des Vertrags vom 31. Mai 1929)[4]).

Abschnitt IV. Funktelegraphie.

Artikel 26.

Geltungsbereich und Begriffsbestimmung.

1. Dieser Abschnitt findet auf alle Schiffe in Auslandsfahrt Anwe dung; ausgenommen sind Frachtschiffe mit einem Brutto-Raumgeh unter 1 600 Tonnen.

2. Als Frachtschiff im Sinne dieses Abschnitts gilt jedes Schiff, d kein Fahrgastschiff ist.

Artikel 27.

Ausrüstung mit Funkgerät.

1. Alle Schiffe, auf welche dieser Abschnitt Anwendung findet, müss — soweit sie nicht auf Grund des Artikels 28 davon befreit sind — m einer Funktelegraphenanlage ausgerüstet sein, welche den Vorschriften d Artikels 31 entspricht, und zwar:

a) alle Fahrgastschiffe, ohne Rücksicht auf ihre Größe, und

b) alle Frachtschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt von 1600 Tonn und mehr.

2. Für Frachtschiffe ihres Landes mit einem Brutto-Raumgehalt un 2 000 Tonnen kann jede Verwaltung die Durchführung der Bestimm gen des Absatzes 1b für einen Zeitraum von höchstens 5 Jahren v Inkrafttreten dieses Vertrags ab aufschieben.

Artikel 28.

Ausnahmen von den Vorschriften des Artikels 27.

1. Wenn nach Ansicht einer Verwaltung der Weg und die Beding gen der Fahrt derart sind, daß der Einbau einer Funktelegraphenanl nicht vernünftig oder nicht nötig sein würde, so kann sie Schiffe ih Landes von den Vorschriften des Artikels 27 ausnehmen, und zwar:

I. Fahrgastschiffe.

a) Einzelne Fahrgastschiffe oder Gruppen von Fahrgastschiffen, auf ihrer Reise

i) sich nicht weiter als 20 Seemeilen vom nächsten Land e fernen

oder

ii) nicht mehr als 200 Seemeilen zwischen zwei aufeinand folgenden Häfen in der offenen See zurücklegen.

b) Fahrgastschiffe, die Reisen innerhalb der Gebiete ausführen, im Zusatz zu diesem Artikel im einzelnen abgegrenzt sind.

[4]) Nach der Übersetzung des Verfassers.

ußerdem können die Regierungen eines
 der vertragschließenden Staaten,
 nach ihrer Ansicht der Weg und die
hältnisse der Reise derart sind, daß
Funkentelegraphenanlage unnötig oder
flüssig sein würde, von dieser Ver-
htung befreien:

Schiffe, die auf ihrer Reise sich nicht mehr als 150 Seemeilen von der nächsten Küste entfernen,

Schiffe, bei denen die Zahl der an Bord befindlichen Personen sich ausnahmsweise und gelegentlich infolge der Einschiffungen von Ladearbeitern während eines Teiles der Reise auf 50 oder mehr beläuft, vorausgesetzt jedoch, daß diese Schiffe nicht von einem Kontinent zu einem andern fahren, und daß sie während dieses Teiles ihrer Reise zwischen dem 30. Grade nördlicher und dem 30. Grade südlicher Breite bleiben,

die Segelschiffe einfacher Bauart, wie Dhaus, Dschunken usw., wenn es praktisch unmöglich ist, sie mit einer Funkentelegraphenanlage auszurüsten.

Artikel 33.

Die Schiffe, die nach den Bestimmungen
 Artikels 31 mit einer Funkentele-
phenanlage ausgerüstet sein müssen,
den hinsichtlich des Funkentelegraphen-
nstes nach der durch Artikel XIII (b)
 Ausführungs-Übereinkunft zum Inter-
ionalen Funkentelegraphenvertrage, ge-
hnet London, den 5. Juni 1912, in
ug auf die Bordstationen vorgenomme-
 Klassifikation in drei Kategorien ein-
eilt, nämlich:

II. Frachtschiffe.

Einzelne Frachtschiffe oder Gruppen von Frachtschiffen, die sich im Laufe ihrer Reise nicht weiter als 150 Seemeilen von dem nächsten Land entfernen.

2. Im weiteren kann jede Verwaltung folgende Gruppen von Schiffen ihres Landes ausnehmen:

I. Schleppschiffe und vorhandene Segelschiffe. Als vorhanden gilt jedes vor dem 1. Juli 1931 auf Kiel gelegte Segelschiff;

II. Schiffe einfacher Bauart, wie Dhaus, Dschunken usw., wenn es praktisch unmöglich ist, auf ihnen eine Funktelegraphenanlage unterzubringen;

III. Schiffe, die gewöhnlich nicht in Auslandsfahrt beschäftigt sind, unter außergewöhnlichen Verhältnissen aber eine einzelne derartige Fahrt unternehmen müssen.

Zusatz zu Artikel 28.

1. Die Ostsee und benachbarte Gewässer östlich einer Linie zwischen Utsire (Norwegen) im Norden und Texel (Niederlande) im Süden, mit Ausnahme des Hoheitsgebiets der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken.
2. Die Teile des Tartarischen Golfs und des Ochotskischen Meeres, die bei Reisen zwischen Häfen in Hokkeido und Häfen in Japanisch-Sachalin befahren werden.
3. Die Straße von Korea, innerhalb eines Gebiets, das begrenzt ist im Norden durch eine Linie von Kawajiri Misaki (Kap Natsungu) nach Fusan und im Süden durch eine Linie von Nagasaki nach der Insel Giffard (Südwestspitze der Insel Quelpart) und weiter nach Tin To (auf der Insel Amherst).
4. Das Gelbe Meer nördlich von 37° N.
5. Die Straße von Formosa innerhalb eines Gebiets, das begrenzt ist im Norden durch eine Linie von Fuki Kaku (Shauki Point) nach Fu-Tschu und im Süden durch eine Linie vom Südkap (Südspitze von Formosa) nach Hong Kong.
6. Das innerhalb folgender Grenzen liegende Gebiet: 10° N. von 94° O. bis zur Küste von Asien, Küste von Asien bis Saigon (Kap Tiwan), die geraden Linien zwischen Kap Tiwan 4° 30′ N. 110° O. — Südspitze der Insel Palawan — Insel Palmas (Miangas) — Äquator von 140° O. bis 148° O. — 10° S. 148° O. — Kap York — Nordküste von Australien von Kap York bis Port Darwin (Kap Charles); die geraden Linien zwischen Cap Charles — Ashmore Reef (East Island) — 10° S. 109° O. — Christmas Insel — 2° N. 94° O. — 10° N. 94° O., mit Ausnahme des Hoheitsgebiets von Australien und der Vereinigten Staaten von Amerika.
7. Das Karibische Meer mit Ausnahme des Hoheitsgebiets der Vereinigten Staaten von Amerika, aber nur für Reisen von Segelschiffen.
8. Das Gebiet des südlichen Stillen Ozeans zwischen dem Äquator, 130° W. 34° S. und der Küste von Australien, mit Ausnahme des Hoheitsgebiets von Australien.
9. Der Golf von Tongking und Teile des Chinesischen Meeres westlich einer Linie von Hong Kong bis 17° N. 110° O., weiter nach Süden bis zum Schnittpunkt mit 10° N. und weiter nach Westen bis Saigon.
10. Die Teile des Indischen Ozeans, die bei Reisen zwischen Häfen auf Madagaskar, Réunion und den Mauritiusinseln befahren werden.
11. Die Teile des Nordatlantischen Ozeans und des Mittelmeers, die bei Reisen zwischen Casablanca (Marokko) und Oran (Algier) und den Zwischenhäfen befahren werden.

Artikel 29.

Wachen.

1. Fahrgastschiffe.

Jedes Fahrgastschiff, das nach Artikel 27 mit Funkgerät auszurüsten ist, muß für Sicherheitszwecke einen geprüften Funker an Bord haben und muß — sofern es nicht mit einem Auto-Alarm ausgerüstet ist — auf See durch einen geprüften Funker oder einen geprüften Hörmann Wache abhalten lassen, wie folgt:

a) Alle Fahrgastschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt unter 3 000 Tonnen nach näherer Festsetzung durch die zuständige Verwaltung;

Erste Kategorie.

Schiffe, deren Bordstation einen ununterbrochenen Dienst hat.

Zur ersten Kategorie gehören die Schiffe, die zur Unterbringung von 25 oder mehr Passagieren an Bord eingerichtet sind, wenn sie:

1. betriebsmäßig eine mittlere Geschwindigkeit von 15 oder mehr Knoten haben,
2. betriebsmäßig eine mittlere Geschwindigkeit von mehr als 13 Knoten sowie außerdem 200 oder mehr Personen (Passagiere und Mannschaften) an Bord haben und im Laufe ihrer Reise eine Strecke von mehr als 500 Seemeilen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Häfen zurücklegen; diese Schiffe können jedoch der zweiten Kategorie zugeteilt werden, wenn sie eine dauernde Hörbereitschaft haben.

Zweite Kategorie.

Schiffe, deren Bordstation eine beschränkte Dienstdauer hat.

Zur zweiten Kategorie gehören die Schiffe, die zur Unterbringung von 25 oder mehr Passagieren an Bord eingerichtet sind, wenn sie nicht aus anderen Gründen der ersten Kategorie zugeteilt sind.

Die Schiffe der zweiten Kategorie müssen während der Fahrt täglich für die Dauer von mindestens 7 Stunden ununterbrochen und außerdem während der ersten 10 Minuten der übrigen Stunden in Hörbereitschaft sein.

Dritte Kategorie.

Schiffe, deren Bordstation keine festen Dienststunden hat.

Zur dritten Kategorie gehören alle Schiffe, die weder der ersten noch der zweiten Kategorie zugeteilt sind.

Der Reeder eines zur zweiten oder dritten Kategorie gehörigen Schiffes kann verlangen, daß in dem ihm ausgestellten Sicherheitszertifikat das genannte Schiff als zu einer höheren Kategorie gehörend aufgeführt wird, wenn es alle Verpflichtungen dieser Kategorie erfüllt.

Artikel 34.

Die nach Artikel 31 mit einer Funkentelegraphenanlage auszurüstenden Schiffe werden durch die zuständigen Regierungen verpflichtet werden, während der Fahrt eine dauernde Hörbereitschaft zu unterhalten, sobald die genannten Regierungen eine solche zum Schutze des menschlichen Lebens auf See für zweckdienlich erachten.

Indessen verpflichten sich die Hohen vertragschließenden Teile, von der Ratifikation des gegenwärtigen Vertrags ab und unter dem Vorbehalte der weiter unten vorgesehenen Fristen die dauernde Hörbereitschaft aufzuerlegen:

b) alle Fahrgastschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt v 3 000 Tonnen und mehr dauernde Wache.

Jede Verwaltung hat das Recht, Fahrgastschiffe ihres Lan mit einem Brutto-Raumgehalt von 3 000 Tonnen (einschl.) 5 500 Tonnen (einschl.) von der Verpflichtung zur dauernden Wa für einen Zeitraum von höchstens einem Jahre vom Inkrafttre dieses Vertrags ab zu befreien. Voraussetzung dafür ist, daß genannten Schiffe während dieser Frist täglich mindestens 8 Stun Wache abhalten.

2. Frachtschiffe.

Jedes Frachtschiff, das nach Artikel 27 mit Funkgerät auszurüs ist, muß für Sicherheitszwecke einen geprüften Funker an Bord ha und muß — sofern es nicht mit einem Auto-Alarm ausgerü ist — auf See durch einen geprüften Funker oder einen geprüf Hörmann Wache abhalten lassen, wie folgt:

a) Alle Frachtschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt un 3 000 Tonnen nach näherer Festsetzung durch die zuständ Verwaltung;
b) Frachtschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt von 3 000 Ton (einschl.) bis 5 500 Tonnen (einschl.) täglich mindest 8 Stunden Wache;
c) Frachtschiffe mit einem Brutto-Raumgehalt über 5 500 Ton dauernde Wache.

Jede Verwaltung hat das Recht, unter c fallende Schiffe ih Landes von der Verpflichtung zur dauernden Wache für ei Zeitraum von höchstens einem Jahre vom Inkrafttreten dieses V trags ab zu befreien. Voraussetzung dafür ist, daß die genann Schiffe während dieser Frist täglich mindestens 8 Stunden Wa abhalten.

Darüber hinaus ist jede Verwaltung berechtigt, Schiffe ih Landes mit einem Brutto-Raumgehalt über 5 500 bis 8 000 Ton von der Verpflichtung zur dauernden Wache für einen weiteren Z raum von einem Jahre zu befreien. Voraussetzung dafür ist, d die genannten Schiffe während dieser weiteren Frist täglich m destens 16 Stunden Wache abhalten.

3. Auf allen Schiffen mit einem Auto-Alarm muß dieses Gerät solange das Schiff sich in See befindet — ständig in Betrieb s wenn der Funker oder Hörmann keine Wache abhält. In den Fäll in denen die Wachzeiten von den zuständigen Verwaltungen festge werden, sind sie vorzugsweise so zu legen, daß sie mit den im jewe gültigen Weltfunkvertrag festgesetzten Funktelegraphendienststun zusammenfallen.

In den Fällen, in denen für die Schiffe eine 8- oder 16stünd Wache täglich vorgeschrieben ist, soll diese zu den im jeweils gülti Weltfunkvertrag festgesetzten Funktelegraphendienststunden abgehal werden.

4. Unter Auto-Alarm ist ein selbsttätiges Alarmzeichen-Empfangsge zu verstehen, das den Anforderungen des Artikels 19, § 21[5]), allgemeinen Vollzugsordnung zum Weltfunkvertrag 1927 entspri
5. Unter einem geprüften Funker ist eine Person zu verstehen, die Zeugnis besitzt, das den Bestimmungen der allgemeinen Vollzu ordnung zum jeweils gültigen Weltfunkvertrag entspricht.
6. Unter einem geprüften Hörmann ist jede Person zu verstehen, ein unter Verantwortlichkeit der Verwaltung ausgestelltes Hörman zeugnis besitzt.

[5]) Diese Anforderungen sind auf S. 216 wiedergegeben.

den Schiffen, deren mittlere Geschwindigkeit betriebsmäßig höher als 13 Knoten ist, die 200 oder mehr Personen an Bord haben und die während ihrer Reise eine Strecke von mehr als 500 Seemeilen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Häfen zurücklegen, sofern die Schiffe zur zweiten Kategorie gehören;

den Schiffen der zweiten Kategorie während der ganzen Zeit, in der sie sich mehr als 500 Seemeilen von der nächsten Küste entfernt befinden;

den übrigen im Artikel 31 bezeichneten Schiffen, wenn sie sich in transatlantischer Fahrt befinden oder in anderer Fahrt, falls sie sich auf dieser mehr als 1000 Seemeilen von der nächsten Küste entfernen.

ischereifahrzeuge aller Art einschließlich Walfischfänger, die mit einer Funkenraphenanlage ausgerüstet sein müssen, zu einer dauernden Hörbereitschaft verpflichtet.

ie dauernde Hörbereitschaft kann durch n oder mehrere Telegraphisten wahrommen werden, die eins der im Ar- X der Ausführungs-Übereinkunft zum rnationalen Funkentelegraphenvertrage 1912 vorgesehenen Zeugnisse besitzen, rderlichenfalls auch durch einen oder rere geprüfte Hörleute.

ndessen wird, falls ein durchaus zuässiger mechanischer Alarmapparat eren werden sollte, die dauernde Hörtschaft nach Verständigung zwischen Regierungen der Hohen vertrageßenden Teile mit Hilfe dieses Apparats rgestellt werden können.

nter einem »geprüften Hörmann« ist Person zu verstehen, die mit einem im nen der zuständigen Verwaltung auslten Befähigungszeugnisse versehen ist. dieses Zeugnis zu erhalten, muß der verber nachweisen, daß er fähig ist, das entelegraphische Seenotzeichen und das em angeschlossenen Reglement beschrie- Sicherheitszeichen aufzunehmen und zu tehen.

ie Hohen vertragschließenden Teile flichten sich, die erforderlichen Maßmen zu ergreifen, damit das Telephengeheimnis von den zugelassenen leuten gewahrt wird.

Artikel 35.

ie im Artikel 31 vorgesehenen Funkenraphenanlagen müssen so beschaffen , daß bei Tage unter gewöhnlichen Ver-

Artikel 30.

Hörleute.

1. Ein Hörmannzeugnis darf von einer Vertragsregierung erst ausgestellt werden, wenn der Bewerber nachgewiesen hat, daß er
   a) die Alarm-, Not-, Sicherheits- und Dringlichkeitszeichen aufnehmen und verstehen kann, wenn diese Zeichen vermischt mit anderen Zeichen gegeben werden;
   b) verschlüsselte Gruppen (Mischung von Buchstaben, von Ziffern und von Satzzeichen) mit einer Geschwindigkeit von sechzehn Gruppen in der Minute nach dem Gehör fehlerfrei aufnehmen kann. Jede Gruppe muß fünf Schriftzeichen umfassen, dabei zählt jede Ziffer oder jedes Satzzeichen für zwei Schriftzeichen;
   c) die in der Bordfunkstelle verwendeten Empfangsgeräte einstellen kann.
2. Die Vertragsregierungen verpflichten sich, die erforderlichen Schritte zu tun, um die Wahrung des Nachrichtengeheimnisses durch die geprüften Hörleute sicherzustellen.

Artikel 31.

Technische Anforderungen.

Die Funktelegraphenanlagen, wie sie Artikel 27, und die Funkpeilanlagen, wie sie Artikel 47 vorschreiben, müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

hältnissen und Bedingungen in einer Entfernung von mindestens 100 Seemeilen gut verständliche Zeichen von Schiff zu Schiff übermittelt werden können.

Jedes Schiff, daß nach Artikel 31 mit einer Funkentelegraphenanlage auszurüsten ist, muß, zu welcher Kategorie es auch gehört, in Übereinstimmung mit Artikel XI der Ausführungs-Übereinkunft zum Internationalen Funkentelegraphenvertrage von 1912 mit einer funkentelegraphischen Hilfsanlage versehen sein, deren sämtliche Teile nach näherer Bestimmung der zuständigen Regierung so sicher wie möglich untergebracht sind.

Wenn die normale Anlage, deren Mindestreichweite nach den Bestimmungen dieses Artikels 100 Seemeilen beträgt, alle vorstehend angegebenen Bedingungen erfüllt, ist eine Hilfsanlage nicht erforderlich.

(vgl. ersten Absatz).

In jedem Falle muß die Hilfsanlage in ihrer Gesamtheit in den oberen Teilen des Schiffes, und zwar so hoch wie praktisch möglich, untergebracht sein.

Die Hilfsanlage muß, wie es im Artikel XI der Ausführungs-Übereinkunft zum Internationalen Funkentelegraphenvertrage vorgeschrieben ist, über eine nur für sie bestimmte Kraftquelle verfügen. Sie muß schnell in Betrieb gesetzt werden können, wenigstens für einen sechsstündigen Verkehr genügen und eine Mindestreichweite von 80 Seemeilen für die Schiffe der ersten Kategorie und von 50 Seemeilen für diejenigen der beiden anderen Kategorien besitzen.

Die im Artikel IX der Ausführungs-Übereinkunft zum Internationalen Funkentelegraphenvertrage von 1912 vorgesehene Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die Anlage den Vorschriften sowohl des genannten als auch des gegenwärtigen Vertrags genügt.

1. Die Bordfunkstelle muß gemäß den Einzelbestimmungen der für d Schiff zuständigen Regierung so hoch und sicher wie möglich üb der obersten Ladelinie im oberen Teil des Schiffes untergebra sein.
2. Die Brücke des Schiffes und der Funkraum müssen durch Sprachrol Fernsprecher oder ein anderes gleichwertiges Verständigungsmit miteinander verbunden sein.
3. Im Funkraum muß eine zuverlässige Uhr mit Sekundenzeiger vo handen sein.
4. Der Funkraum muß mit einer zuverlässigen Notbeleuchtung verseh sein.
5. Die Funkeinrichtung muß aus einer Haupt- und einer Hilfs- (Ersa anlage bestehen. Wenn indessen die Hauptanlage allen Bedingung für die Hilfs- (Ersatz-) anlage entspricht, ist diese letztere nicht forderlich.
6. Die Haupt- und die Hilfs- (Ersatz-) anlage sollen auf den Frequenz (Wellenlängen) und auf den Wellenarten senden und empfang können, die der jeweils gültige Weltfunkvertrag für den Seenot- u den Schiffssicherheitsdienst aller Schiffe vorschreibt, die nach dem vo liegenden Vertrag mit Funkgerät ausgerüstet sein müssen.
7. Der Hauptsender und der Hilfs- (Ersatz-) sender sollen mit ein Ton arbeiten, der mindestens die Frequenz 100 hat.
8. Der Hauptsender soll eine Regelreichweite von 100 S meilen besitzen, d. h. er muß bei Tage unter gewöhnlichen B dingungen und Verhältnissen auf eine Entfernung von mindeste 100 Seemeilen gut verständliche Zeichen von Schiff zu Schiff üb mitteln können; dabei wird Empfang mit einem Kristalldetekt ohne Verstärkung angenommen[6]).
9. Die Bordfunkstelle muß jederzeit über eine ausreichende Kraftqu verfügen, so daß sie in der Lage ist, mit der Hauptanlage un gewöhnlichen Verhältnissen innerhalb der obengenannten Reichwe zu arbeiten.
10. Alle Teile der Hilfs- (Ersatz-) anlage müssen so hoch und sicher möglich über der obersten Ladelinie in dem oberen Teil des Schif untergebracht sein. Die Hilfs- (Ersatz-) anlage muß über eine Kr quelle verfügen, die unabhängig ist von der Antriebmaschine Schiffes und von seiner Hauptelektrizitätsanlage. Ferner muß Hilfs- (Ersatz-) anlage schnell in Betrieb gesetzt und mindestens se Stunden nacheinander betrieben werden können.

    Die Regelreichweite der Hilfs- (Ersatz-) anlage muß bei Schif mit dauernder Wache mindestens 80 Seemeilen — nach den F setzungen im vorstehenden Absatz 8 —, bei allen anderen Schif mindestens 50 Seemeilen betragen.
11. Die Empfangsanlage muß den Empfang auf denjenigen für Übermittlung der Zeitzeichen und Wettermeldungen benutzten Well längen gestatten, welche die Verwaltungen für erforderlich halten.
12. Das Empfangsgerät muß so eingerichtet sein, daß es Empfang m Kristalldetektor gewährleistet.
13. Auf Schiffen, wo die Wache durch ein selbsttätiges Alarmzeich Empfangsgerät ausgeübt wird, müssen im Funkraum, in der Kab des Funkers und auf der Brücke akustische Zeichengeber angebra sein, die nach dem Ansprechen des Empfangsgeräts auf den Alar oder Notruf so lange dauernd in Tätigkeit bleiben, bis sie a geschaltet werden. Hierzu darf nur ein Schalter vorhanden sein, u zwar im Funkraum.

[6]) Solange ein genaueres und praktischeres Verfahren zur Bestimmung Reichweite der Sender nicht gefunden ist, wird empfohlen, folgende Beziehun zwischen der Reichweite in Seemeilen (von Schiff zu Schiff bei Tage unter wöhnlichen Verhältnissen) einerseits und der Sendestärke der Bordfunkstelle Meterampere für 500 Kilocykel/Sekunde (Wellenlänge 600 m) andererseits Richtlinie zu nehmen:

100 Seemeilen — 60 M A,
80 Seemeilen — 45 M A,
50 Seemeilen — 25 M A.

M bedeutet die wirkliche Höhe des Luftleiters in Metern, gemessen von sein höchsten Punkt bis zur Ladelinie.

A ist die Stromstärke in Ampere, gemessen am Fußpunkt des Luftleiters Verwendung von Sendern der Art B oder A 2 moduliert.

14. Auf solchen Schiffen hat der Funker Luftleiter und selbsttätiges Alarmzeichen-Empfangsgerät zusammenzuschalten und dessen Betriebsfähigkeit zu prüfen, sobald er den Hördienst einstellt. Über die Betriebsfähigkeit des Geräts hat er dem Kapitän oder dem Wachoffizier auf der Brücke Meldung zu erstatten.
15. Solange das Schiff in See ist, muß die Hilfskraftquelle auf voller Leistungsfähigkeit gehalten und das selbsttätige Alarmzeichen-Empfangsgerät muß mindestens einmal innerhalb 24 Stunden auf gutes Arbeiten geprüft werden. Daß beide Anordnungen durchgeführt worden sind, ist täglich im Schiffstagebuch zu vermerken.
16. An Bord eines jeden pflichtmäßig mit einer funktelegraphischen Sendeeinrichtung ausgerüsteten Schiffes muß ein Funktagebuch geführt werden, das im Funkraum ausliegt. In dieses Buch sind die Namen der Funker und Hörleute einzutragen, ferner alle Zwischenfälle und Vorkommnisse, die den Funkdienst betreffen und für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See irgendwie von Belang sein könnten; insbesondere müssen darin alle Notmeldungen und jeder Notverkehr vollständig wiedergegeben werden.
17. Das durch Artikel 47 vorgeschriebene Funkpeilgerät muß gut arbeiten, einen klaren Empfang der Zeichen und die Ausführung von Peilungen ermöglichen, aus denen die richtige Peilung und Seite bestimmt werden können. Das Gerät muß Zeichen auf den Frequenzen empfangen können, welche durch den jeweils gültigen Weltfunkvertrag für Notfälle, Funkpeiler und Funkfeuer vorgeschrieben sind.

    Zwischen Funkpeiler und Brücke muß eine gute Verständigungsmöglichkeit bestehen.

Artikel 36.

ie unter den Internationalen Funken-raphenvertrag von 1912 und die dazu-rige Ausführungs-Übereinkunft fallen-Fragen, insbesondere die Einrichtung Bordstationen, die Übermittelung der richten, die Zeugnisse der Bord-raphisten, bleiben bzw. werden unter-fen den Vorschriften

jenes Vertrags und der dazugehörigen Ausführungs-Übereinkunft sowie aller anderen Abmachungen, die in Zukunft etwa an deren Stelle treten,

des gegenwärtigen Vertrags bezüglich aller Punkte, in denen dieser die vorerwähnten Abmachungen ergänzt.

Artikel 38.

ie Hohen vertragschließenden Teile ver-hten sich, alle Maßnahmen zu ergreifen, die Vorschriften dieses Titels in mög-t kurzer Frist zur Ausführung zu gen.

edoch können sie gewähren:

eine Frist von höchstens einem Jahre vom Tage der Ratifikation des gegenwärtigen Vertrags ab für die Einstellung von Telegraphisten und die Errichtung von Funkentelegrapenanlagen an Bord der zur ersten und zweiten Kategorie gehörenden Schiffe;

eine Frist von höchstens 2 Jahren vom Tage der Ratifikation des gegenwärtigen Vertrags ab für die Einstellung von Telegraphisten und

Artikel 32.

Zuständigkeit.

Die durch den Weltfunkvertrag (Washington, 1927) und seine Vollzugsordnungen geregelten Fragen bleiben bzw. werden künftig unterworfen den Vorschriften

1. jenes Vertrags und seiner Vollzugsordnungen sowie anderer Verträge und Vollzugsordnungen, die in Zukunft etwa an deren Stelle treten,
2. des vorliegenden Vertrags bezüglich aller Punkte, in denen er die vorbezeichneten Vereinbarungen ergänzt.

Bemerkung. Fristen für die Einstellung von Funkern und Hörleuten sowie für die Errichtung von Bordfunkstellen festzusetzen, erschien der Konferenz unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr erforderlich. Soweit in besonderen Fällen Fristen vereinbart wurden, sind sie in die einzelnen Vertragsbestimmungen aufgenommen worden.

Hörleuten und für die Errichtung von Funkentelegraphenanlagen auf Schiffen der dritten Kategorie sowie für die Einrichtung einer dauernden Hörbereitschaft an Bord der zur zweiten und dritten Kategorie gehörenden Schiffe.

Weitere Bestimmungen über Funktelegraphie enthält Abschnitt V. Sicherheit der Seefahrt.

Artikel 12.

Es ist jedem Schiffe verboten, die internationalen Notsignale für andere Zwecke als zum Signalisieren der Seenot zu gebrauchen.

Es ist jedem Schiffe verboten, Privatsignale zu gebrauchen, die mit den internationalen Notsignalen verwechselt werden können.

Artikel 42.

Unberechtigter Gebrauch von Notzeichen.

Der Gebrauch eines zwischenstaatlich festgelegten Notzeichens ist dann erlaubt, wenn ein Schiff einen Seenotfall ankündigen will; Gebrauch von Zeichen, die mit dem Notzeichen verwechselt werden kön ist allen Schiffen verboten.

Artikel 43.

Alarm-, Not- und Dringlichkeitszeichen.

Die Alarm- und Notzeichen dürfen nur von Schiffen in ernster unmittelbarer Gefahr gebraucht werden, die sofortige Hilfe benöti In allen anderen Fällen, in denen Beistand verlangt wird, oder in d ein Schiff ankündigen will, daß es vielleicht später das Alarm- oder zeichen wird aussenden müssen, muß das im Weltfunkvertrag (Wash ton, 1927) vorgesehene Dringlichkeitszeichen (XXX) verwendet wer

Wenn ein Schiff das Alarm- oder Notzeichen ausgesandt hat, sp aber die Hilfe nicht mehr für erforderlich hält, muß es dies entspred den Bestimmungen des jeweils gültigen Weltfunkvertrags sofort beteiligten Funkstellen bekanntgeben.

Artikel 44.

Sendegeschwindigkeit bei Notmeldungen.

Im Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr darf nicht schn als mit 16 Wörtern in der Minute gearbeitet werden.

Artikel 37.

Jeder Kapitän eines Schiffes, der einen Hilferuf von einem in Seenot befindlichen Schiffe erhält, ist verpflichtet, den Verunglückten zu Hilfe zu eilen.

Jeder Kapitän eines in Seenot befindlichen Schiffes ist berechtigt, unter den Fahrzeugen, die auf seinen Hilferuf geantwortet haben, das oder diejenigen um Hilfe zu ersuchen, die nach seiner Ansicht die geeignetsten sind, ihm Hilfe zu leisten. Er darf dieses Recht nur ausüben, nachdem er sich darüber soweit möglich mit den Kapitänen dieser Fahrzeuge verständigt hat. Diese sind alsdann verpflichtet, dem Ersuchen sofort Folge zu leisten und mit größter Schnelligkeit den Verunglückten zu Hilfe zu eilen.

Die zur Hilfeleistung verpflichteten Schiffskapitäne sind hiervon befreit, sobald der oder die ersuchten Kapitäne mitgeteilt haben, daß sie dem Ersuchen Folge ge-

Artikel 45.

Notmeldungen und Verfahren bei diesen.

1. Der Kapitän, der von einem anderen Schiff ein Funknotzei erhält, ist verpflichtet, sogleich mit größter Beschleunigung den Pers in Seenot zu Hilfe zu eilen, es sei denn, daß er dazu außer Stand oder daß er es — nach der besonderen Lage des Falles — für unz mäßig oder unnötig hält — oder, daß er nach den Bestimmungen Absätze 3 und 4 dieses Artikels von der Pflicht zur Hilfeleistung bunden ist.

2. Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes kann sich, so das möglich ist, mit den Kapitänen, die seinen Hilferuf beantwortet ha verständigen; er ist danach berechtigt, ein solches Schiff oder mehrere ihnen, die ihm für eine Hilfeleistung am geeignetsten erscheinen, um stand zu ersuchen. Der oder die um Hilfe ersuchten Kapitäne sind verpflichtet, dem Ersuchen um Beistand nachzukommen und weiter größter Beschleunigung den Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen.

3. Ein Kapitän ist von der ihm in Absatz 1 dieses Artikels auferle Verpflichtung entbunden, sobald er von dem Kapitän eines um Hilfe suchten Schiffes oder — falls mehrere Schiffe um Beistand angegai wurden — von allen Kapitänen dieser Schiffe davon unterrichtet wo

t haben, oder sobald der Kapitän eines an der Unfallstelle angekommenen ffe sie hat wissen lassen, daß ihre Hilfe mehr notwendig ist.

enn der Kapitän eines Schiffes außer- e ist oder infolge der besonderen Um- e des Falles es weder für vernünftig für notwendig hält, dem in Not be- ichen Schiffe zu Hilfe zu eilen, so unter- t er davon sofort den Kapitän dieses fes. Er hat außerdem in sein Schiffs- buch die Gründe einzutragen, die eine rteilung seines Verhaltens ermöglichen. urch die vorstehenden Vorschriften das in Brüssel am 23. September gezeichnete Internationale Überein- nen zur einheitlichen Feststellung von ln über die Hilfsleistung und Bergung eenot, insbesondere die im Artikel 11 s Übereinkommens vorgeschriebene andspflicht, nicht berührt.

ist, daß der oder die um Hilfe ersuchten Kapitäne diesem Ersuchen nachkommen.

4. Ein Kapitän ist von der in Absatz 1 dieses Artikels und — wenn sein Schiff um Hilfeleistung ersucht wurde — von der in Absatz 2 dieses Artikels ihm auferlegten Verpflichtung entbunden, wenn ihm von einem Schiff, das die Personen in Seenot erreicht hat, mitgeteilt worden ist, daß Beistand nicht mehr nötig ist.

5. Wenn ein Kapitän, der ein Funknotzeichen von einem anderen Schiff erhält, außer Stande ist, oder — nach der besonderen Lage des Falles — es für nicht geboten oder nicht nötig hält, dem anderen Schiffe Hilfe zu bringen, muß er den Kapitän dieses anderen Schiffes unverzüglich davon benachrichtigen; er hat ferner in sein Schiffstagebuch die Gründe für die Unterlassung der Hilfeleistung einzutragen.

6. Durch die vorstehenden Bestimmungen wird das am 23. September 1910 in Brüssel unterzeichnete Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot, insbesondere die im Artikel 11 dieses Übereinkommens vorgeschriebene Beistandspflicht, nicht berührt.

Artikel 47.

Funkpeilgerät.

Jedes Fahrgastschiff mit einem Brutto-Raumgehalt von 5 000 Tonnen und mehr muß innerhalb eines Zeitraums von 2 Jahren vom Inkrafttreten dieses Vertrags ab mit einem anerkannten Funkpeilgerät ausgerüstet sein, das den Bedingungen des Artikels 31 dieses Vertrags entspricht.

ei den Beratungen hat es sich mehrfach gezeigt, daß Erleichterung der Schiffahrt und zur Erhöhung der erheit auf See Änderungen oder Ergänzungen der immungen der allgemeinen Vollzugsordnung zum Welt- vertrag von Washington erwünscht sein würden. Da Schiffssicherheitskonferenz nicht in der Lage war, diese immungen selbst zu ändern oder zu ergänzen, hat sie nem Schlußprotokoll folgende »Wünsche« formuliert, er nächsten Weltfunkkonferenz (voraussichtlich 1932 in rid) unterbreitet werden sollen:

Sicherheitsfunker. Um ein baldiges Inkraft- eten des zwischenstaatlichen Abkommens über die lichtmäßige Ausrüstung aller Frachtschiffe von 1 600 onnen Brutto-Raumgehalt und mehr mit Funkgerät herzustellen und so die allgemeine Sicherheit des enschlichen Lebens auf See zu erhöhen, verpflichten h die Vertragsregierungen, auf eine Änderung des eltfunkvertrags hinzuwirken in dem Sinne, daß die n einem Funker auf einem pflichtmäßig ausgerüsteten chiff verlangte Mindestübermittlungsgeschwindigkeit lgendermaßen festgesetzt wird:

»Fehlerfreie Abgabe und Höraufnahme verschlüsselter Gruppen (Mischung von Buchstaben, von Ziffern und von Satzzeichen) mit einer Geschwindigkeit von 16 (sechzehn) Gruppen in der Minute. Jede verschlüsselte Gruppe muß 5 (fünf) Schriftzeichen umfassen, dabei zählt jede Ziffer oder jedes Satzzeichen für 2 (zwei) Schriftzeichen.«

Sollte die Weltfunkkonferenz der vorstehenden Ande- ng nicht zustimmen können, so ist die jetzige Kon- renz der Ansicht, daß ein neues Funkerzeugnis im inne der vorstehenden Ausführungen eingeführt wer- n und daß der Inhaber eines derartigen Zeugnisses rechtigt sein sollte, in Bordfunkstellen auf Schiffen der 3. Gruppe — nach der Einteilung im Washingtoner Funkvertrag — öffentlichen Nachrichtendienst auszuüben.

Alarmzeichen. Die Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See hat die Verwendung des selbsttätigen Alarmzeichen-Empfangsgeräts für Wachzwecke anerkannt, sie erwartet, daß in Bälde eine große Anzahl dieser Geräte auf Fahrgast- und Frachtschiffen eingebaut werden wird und empfiehlt daher der nächsten Weltfunkkonferenz die Einführung einer Vorschrift »das Alarmzeichen soll dem Seenotruf im allgemeinen vorausgehen«.

Warnungen vor Zyklonen. Die Internationale Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See hält es für wichtiger, Schiffsunglücken vorzubeugen, als nach einem Unglück Hilfe zu leisten; sie ist weiterhin der Ansicht, daß hierzu in gewissen Fällen der Auto-Alarm zweckmäßig zu verwenden ist und empfiehlt daher dringend, daß die nächste Weltfunkkonferenz die Regierungen ermächtigt, ihren Küstenfunkstellen das Voransetzen des Alarmzeichens vor die von ihnen verbreiteten Sturmwarnungen zu erlauben.

Wellenlängen. Die Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See lenkt die Aufmerksamkeit der beteiligten Regierungen auf die Notwendigkeit, daß die auf Wellen der Art A 2 ausgesandten Notrufe auf einem möglichst breiten Frequenzband empfangen werden können.

Im weiteren möchte die Konferenz auf die Bestimmungen in Artikel 5, § 11, der allgemeinen Vollzugsordnung zum Weltfunkvertrag (Washington, 1927) hinweisen. Funkfernsprechübermittlungen auf Wellen in der Nähe der Notwelle würden das Ansprechen der selbsttätigen Alarmzeichen-Empfänger beeinträchtigen, wenn diese das Alarmzeichen nach Artikel 19, § 21(e),

der vorbezeichneten Vollzugsordnung benutzen. Die Konferenz möchte deshalb hervorheben, daß es im Interesse der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See sehr wichtig ist, Funkfernsprechübermittlungen in der Nähe der Notwelle — abgesehen von Dringlichkeitsfällen — zu unterlassen.

Gleichzeitige Funk- und Unterwasserschallzeichen. Die Internationale Konferenz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See befürwortet die Vermehrung der Einrichtungen für Abstandsbestimmungen, die gleichzeitig Funk- und Unterwasserschallzeichen aussenden, in dem Maße, wie ihrer die Schiffahrt zur Feststellung von Abstand und Lage bedarf.

Von Wichtigkeit und Interesse ist auch die folgende von der russischen Delegation abgegebene Erklärung:

»Die Abordnung der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken erklärt, daß die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken am Weltfunkvertrag 1927 nicht beteiligt ist und sich deshalb an die Verpflichtung in Teil I dieses Schlußprotokolls nicht gebunden betrachtet. Trotzdem ist sie gewillt, nach Bestätigung des Internationalen Vertrags zum Schutze des menschlichen Lebens auf See diejenigen Artikel dieses Vertrags und seiner Anhänge anzuwenden und durchzuführen, in denen auf die Bestimmungen des genannten Funkvertrags als Teile des Vertrags zum Schutze des menschlichen Lebens auf See Bezug genommen ist.«

Die neuen Vorschriften für die Funktelegraphie sind einfacher und klarer als diejenigen des Londoner Vertrags. Sie bedeuten einen erheblichen Fortschritt in den Bestrebungen, die Sicherheit auf See zu erhöhen, und zwar liegt dieser einmal in der Einbeziehung der Schiffe bis 1 600 Tonnen Brutto-Raumgehalt abwärts in die Verpflichtung zur Ausrüstung mit Funkgerät und dann in der Ausgestaltung der Wachen für Sicherheitszwecke.

Lloyds Register zählt an Dampfern und Motorschiffen auf:

	1 600 bis 2 000 t	über 2 000 bis 5 000 t	über 5 000 t	zusammen
bei den Vertragsstaaten...	1 052	5 131	4 461	10 644
bei anderen Ländern.....	679		122	801
Summe...	6 862		4 583	11 445

Nach dem Verzeichnis des Internationalen Büros des Welttelegraphenvereins sind mit Funkgerät ausgerüstet an Dampfern und Motorschiffen:

	1 600 bis 5 000 t	über 5 000 t	zusammen
bei den Vertragsstaaten............	5 374	4 237	9 611
bei anderen Ländern..............	506	106	612
Summe...	5 880	4 343	10 223

Die Vergleichung dieser Zahlen zeigt, daß in den nächsten Jahren eine ziemlich große Zahl von Schiffen mit Funkgerät auszurüsten sein wird, zumal da anzunehmen ist, daß weitere Staaten dem Schiffssicherheitsvertrag beitreten werden. Dadurch wird aber nicht nur größere Sicherheit für Besatzung und Fahrgäste der mit Funkgerät neu auszurüstenden Schiffe erreicht, sondern es wird, da diese Schiffe Wache für Sicherheitszwecke abhalten, die allgemeine Sicherheit auf See auch dadurch erhöht, daß mehr Schiffe in Notfällen Beistand leisten können.

Die Bestimmungen des ersten Vertrags über Wachen für Sicherheitszwecke sind gänzlich umgest worden. Dieser Vertrag legte bei Bemessung der W zeiten die Einteilung der Schiffe nach den Telegra dienststunden (Artikel XIII (b) der Ausführungs-Über kunft zum Weltfunkvertrag von London, 1912) zugru nämlich

1. Kategorie, Schiffe, deren Bordstation einen unterbrochenen Dienst hat,
2. Kategorie, Schiffe, deren Bordstation eine schränkte Dienstdauer hat,
3. Kategorie, Schiffe, deren Bordstation keine f Dienststunden hat.

Der neue Vertrag geht bei der Festsetzung der Wach für Sicherheitszwecke lediglich auf den Raumgehalt Schiffe zurück, wobei er den besonderen Anforderu Rechnung trägt, die an Fahrgastschiffe und an Frachts gestellt werden können. Die neuen Bestimmungen sind darauf abgestellt, daß man mit Sicherheit die Einführ eines selbsttätigen Anzeigers für Seenotrufe erwa Wie oben angegeben, beläuft sich die Zahl der mit F gerät ausgerüsteten Schiffe auf rd. 10 000. Die jährl Kosten für eine Bordfunkstelle und ihre Bedienung d einen geprüften Funker sind auf rd. 6 000 RM, die K für die Welthandelsflotte demnach auf 60 Millionen jährlich zu veranschlagen, wovon mindestens 40 lionen RM auf Personalkosten entfallen dürften. E klar, daß die Schiffahrt bestrebt war, diese Sum namentlich die Personalkosten, zu vermindern, und s schon der alte Vertrag die Verwendung eines selbsttät Seenotzeichen-Empfängers vor, der die kostspielige W durch Funker oder Hörleute ersetzen konnte. Aber er den letzten Jahren sind Apparate dieser Art erbaut wo die den Anforderungen entsprechen. Diese Apparate, »A Alarm«, nehmen ein gewisses Zeichen, das Alarmze — bestehend aus zwölf je 4 Sekunden langen Stri getrennt durch Pausen von je 1 Sekunde Dauer selbsttätig auf und setzen, meist schon nach dem 3. 4. Strich, ein akustisches oder optisches Signal in T keit, das den Funker herbeiruft und ihn veranlaßt, mit Schiff in Not Verbindung aufzunehmen. Die Welt konferenz in Washington (1927) hat sich mit di Apparat eingehend befaßt und bestimmt, daß er fo den Anforderungen genügen muß (Allgemeine Voll ordnung, Artikel 19 § 21):

1. Er muß auf das Alarmzeichen ansprechen, selbst r zahlreiche Funkstellen arbeiten und Luftstöru bestehen;
2. er darf durch kräftige Zeichen oder Luftstöru nicht in Tätigkeit gesetzt werden, wenn nicht zu das Alarmzeichen gesandt wird;
3. er muß dieselbe Empfindlichkeit besitzen wie ei denselben Luftleiter angeschlossener Kristallempfä
4. er muß selbsttätig anzeigen, wenn er nicht mehr ri arbeitet.

Auto-Alarmgeräte sind bisher in Deutschland, Eng und Frankreich erbaut, erprobt und von den Regieru als zuverlässig amtlich anerkannt worden. Es ist a nehmen, daß dieses Gerät sich nicht nur auf Schiffen führen wird, für die eine ununterbrochene Wache geschrieben ist, sondern auch auf vielen anderen. Hi dürfte hauptsächlich der Umstand beitragen, daß die K für die Abhaltung der Wachen durch das selbsttätige G

erheblich verringern werden; man darf die jährlichen en für dieses auf etwa 1 000 *RM* schätzen.

on großer Bedeutung für die Sicherheit auf See ist die Verwendung von Funkpeilern zur Bestimmung Schiffslage unabhängig von Wetter und Zeit. Mit em Gerät, besonders auch in Verbindung mit Unter- Verschallsignalen, hat die Schiffahrt außerordentlich stige Erfahrungen gemacht, so daß es sich allenthalben ell einbürgert. Ende 1928 waren von der englischen delsflotte bereits 631 Schiffe mit Funkpeilern aus- stet, zur Zeit haben rund 300 deutsche Schiffe das ät (System Telefunken) an Bord.

Abschnitt V. Sicherheit der Seefahrt.

eder Schiffsführer, der Eisberge, Wracks und andere dernisse und Gefahren für die Schiffahrt wahrnimmt, alle Schiffe in seiner Nähe sowie die erreichbaren nststellen an Land sogleich davon zu unterrichten. Die der sorgen für schnelle Verbreitung solcher Nachrichten teilen sie sich gegenseitig mit. Allgemein soll eine lichst umfassende Sammlung von Wettermeldungen auch von den Schiffen her — eingerichtet werden, die ermöglicht, die Schiffahrt durch rechtzeitige Benach- eigungen und Voraussagen zu warnen und zu sichern.

Der jetzt schon eingeführte Eismelde- und Wrack- örungsdienst im nördlichen atlantischen Meer — d. h. ch einer Linie von Kap Sable (Neu-Schottland) bis N-Breite bei 70° W-Länge — wird aufrechterhalten. Bestimmungen dieses Dienstes sind erweitert und jetzigen Lage angepaßt worden. Wie früher werden Kosten des Dienstes auf die einzelnen Länder verteilt. sind beteiligt an dem Gesamtkostenbetrage:

Belgien	mit 2 v H,
Kanada	» 3 »
Dänemark	» 2 »
Frankreich	» 6 »
Deutschland	» 10 »
Großbritannien	» 40 »
Italien	» 6 »
Japan	» 1 »
Niederlande	» 5 »
Norwegen	» 3 »
Spanien	» 1 »
Schweden	» 2 »
Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken	» 1 »
Vereinigte Staaten von Amerika	» 18 » .

In der Nähe von Eis hat der Schiffsführer bei Nacht samer zu fahren, oder er hat einen andern Kurs zu len.

Nach Mitternacht des 30. Juni 1931 wird ein einheit- s Ruderkommando (Befehle an den Steuermann) ein- hrt, und zwar das »direkte«, d. h. wenn künftig z. B. Befehl »steuerbord« oder »rechts« gegeben wird, so ten sich Steuerrad, Ruderblatt und Bug des Schiffes rechts. Der Annahme dieser Bestimmung hat die ferenz eine besondere Wichtigkeit beigemessen. Das erkommando muß zwischenstaatlich einheitlich geregelt , um Mißverständnisse zu vermeiden, denn die Schiffe n Matrosen verschiedener Länder an Bord, sie werden weise von Lotsen verschiedener Staatsangehörigkeit ge- t. Die Einführung des einheitlichen, direkten Ruder- mandos — an Stelle des bei einigen Ländern noch üblichen indirekten — ist daher ein großer Fortschritt in bezug auf die Sicherheit der Seefahrt[7]).

Alle Schiffe über 150 Tonnen Brutto-Raumgehalt haben auf zwischenstaatlichen Reisen eine wirksame Lampe für Zeichengebung an Bord zu führen. Alle Staaten verpflichten sich, für ihre eigenen Schiffe die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit die Schiffe eine ausreichende und brauchbare Bemannung an Bord haben. Im weiteren sind ausführliche Vorschriften über die Führung von Lichtern vereinbart, über neue Nebelsignale für gewisse Schiffe und ähnliches.

Abschnitt VI. Zertifikate.

Es sollen drei Arten von Schiffs-Zertifikaten ausgegeben werden:

1. Ein Sicherheitszertifikat für jedes Fahrgastschiff, das den Anforderungen der Bestimmungen in den Abschnitten II, III und IV des Vertrags entspricht;
2. ein Funk-Sicherheitszertifikat für jedes Nichtfahrgastschiff, das den Anforderungen der Bestimmungen in den Abschnitten IV des Vertrags entspricht;
3. ein Ausnahmezertifikat in allen Fällen, in denen eine Vertragsregierung eine Ausnahme nach den Bestimmungen in den Abschnitten II, III und IV des Vertrags für ein Schiff zugelassen hat.

Die Zertifikate werden grundsätzlich von der eigenen Regierung ausgestellt, unter bestimmten Verhältnissen kann aber auch eine fremde Regierung ein Zertifikat ausstellen, z. B. beim Ankauf eines ausländischen Schiffes in einem fremden Hafen. Die Zertifikate werden allgemein nach den gleichen, vereinbarten Vordrucken ausgefertigt und haben in der Regel eine Gültigkeit von nicht mehr als 12 Monaten. Ein abgelaufenes Zertifikat in einem fremden Hafen kann ein (Konsular-) Beamter des für das Schiff zuständigen Landes verlängern, aber nicht länger als auf 5 Monate.

Jedes von einer Vertragsregierung ausgestellte Zertifikat soll von jeder andern Vertragsregierung als gültig anerkannt werden; jedes derartige Zeugnis soll für jede Regierung dieselbe Gültigkeit haben, als wenn sie es für ein eigenes Schiff ausgestellt hätte (Artikel 53). Die Kontrolle der Schiffe in fremden Häfen erstreckt sich nur auf die Prüfung der Zertifikate. Nötigenfalls kann geprüft werden, ob die einzelnen Bedingungen für die Seetüchtigkeit mit denen übereinstimmen, die im Zertifikat aufgeführt sind. Ergeben sich Ausstellungen, so wird der zuständige Konsul über alle Umstände unterrichtet, die Grund zu Ausstellungen geben.

Die Bestimmung über die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate ist eine der wichtigsten des Vertrags. In diesem fehlt eine allgemeine Bestimmung des Inhalts, daß ein Schiff in fremden Häfen von Durchprüfungen befreit sein soll, wenn es die (Mindest-) Forderungen des Vertrags erfüllt. Eine solche Bestimmung enthält z. B. der Weltfunkvertrag Washington 1927 in seiner Allgemeinen Vollzugsordnung, Artikel 15 § 4:

»Hinsichtlich der technischen und betrieblichen Anforderungen, denen die im Besitz einer Genehmigung

[7]) Das »indirekte« Ruderkommando stammt aus der Zeit, in der das Ruder noch unmittelbar mit der Pinne bewegt wurde. Diese war z. B. nach links zu bewegen, wenn der Schiffsbug nach rechts gerichtet werden sollte. Das »indirekte« Kommando ist bei einer Zahl von Ländern bis jetzt noch beibehalten worden, nachdem längst das Steuerrad eingeführt war. In Deutschland gilt das direkte Kommando.

befindlichen beweglichen Funkstellen im zwischenstaatlichen Funkdienst genügen müssen, verpflichten sich die Vertragsregierungen, den fremden beweglichen Funkstellen, die sich vorübergehend in ihren Hoheitsgewässern oder auf ihrem Gebiet aufhalten, keine strengeren Bestimmungen aufzuerlegen, als sie in dieser Vollzugsordnung vorgesehen sind. Diese Vorschriften berühren in keiner Weise die Bestimmungen, für die der Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See zuständig ist und die deshalb in dieser Vollzugsordnung nicht behandelt werden.«

Die Schiffssicherheitskonferenz hat davon abgesehen, in den Vertrag eine ähnliche allgemein gehaltene Bestimmung aufzunehmen; der Artikel 53 gibt daher die Grundlage für die Durchführung des Vertrags in bezug auf die Behandlung der Schiffe in fremden Häfen.

Abschnitt VII. Allgemeine Bestimmungen.

Die Entwicklung der Technik bringt es mit sich, daß Sicherheitsvorrichtungen an Bord der Schiffe durch neue, leistungsfähigere ersetzt werden. Um diesen Fortschritt nicht zu hemmen, bestimmt dieser Abschnitt, daß die im Vertrag vorgeschriebenen Einrichtungen, Vorkehrungen und Rettungsmittel durch andere ersetzt werden dürfen, sofern eine Vertragsregierung sich durch geeignete Versuche davon überzeugt hat, daß sie mindestens so brauchbar und wirksam sind wie die früheren. In solchen Fällen sollen die Verwaltungen sich gegenseitig über Neuerungen unterrichten, sich auf Ersuchen auch Einzelheiten über die von ihnen ausgeführten Versuche mitteilen. Im weiteren sollen die Vertragsregierungen sich gegenseitig den Wortlaut von Gesetzen und Verordnungen über Gegenstände des neuen Vertrags mitteilen. Dabei wird die englische Regierung die Vermittlung übernehmen. Sollten Änderungen des Vertrags zweckmäßig erscheinen, so können die Vorschläge hierzu der englischen Regierung übermittelt werden, die sie dann den andern Vertragsregierungen zugehen läßt. Wenn diese einem Änderungsvorschlag zustimmen, soll der Vertrag geändert werden. Weitere Schiffssicherheitskonferenzen sollen nach Bedarf abgehalten werden. Die englische Regierung wird eine neue Tagung fünf Jahre nach Inkrafttreten des Vertrags einberufen, wenn ein Drittel der Vertragsregierungen einen dahingehenden Wunsch ausgesprochen hat.

Abschnitt VIII. Schlußbestimmungen.

Der Vertrag mit Vollzugsordnung usw. wird in zwei Sprachen, englisch und französisch, abgefaßt. Zu seiner Gültigkeit bedarf er der Bestätigung. Andere Länder können dem Vertrage nach dessen Inkrafttreten beitreten. Wünscht ein solches Land für sich eine Ausnahme, wie sie im Zusatz zu Artikel 28 (s. Funkabschnitt) niedergel sind, so hat es die englische Regierung davon zu unterr ten. Diese befragt dann die übrigen Vertragsregierun und — im Falle der Zustimmung — kann das Land Vertrag beitreten. Die Ausnahmen in Artikel 28 wer entsprechend ergänzt.

Der Vertrag tritt am 1. Juli 1931 zwischen den gierungen in Kraft, die ihn bis dahin ratifiziert ha und unter der Voraussetzung, daß mindestens fünf Län ihre Ratifikationsurkunden bei der englischen Regier niedergelegt haben. Der Vertrag kann von einer tragsregierung frühestens fünf Jahre nach seinem krafttreten jederzeit gekündigt werden, die Kündigungsf beträgt 12 Monate.

Die Vollzugsordnung zu dem Vertrag hält Ausführungsbestimmungen zu den Abschnitten: art der Schiffe — Rettungsmittel usw. — Sicherheit Seefahrt und Zertifikate (Formblätter für die Zeugni

Ein Anhang bringt ferner die »Internationa Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See«.

Die wichtigsten Vorschriften aus diesen beiden Te sind bei den Vertragsbestimmungen oben mit erwä worden.

Das Schlußprotokoll enthält außer den u dem Abschnitt Funktelegraphie wiedergegebenen »W schen« eine Anzahl von Empfehlungen aus den Abschnit Bauart der Schiffe — Rettungsmittel — Sicherheit Seefahrt und Zertifikate, von deren Wiedergabe hier gesehen werden kann. Der Vertrag ist von den Re rungsbevollmächtigten, das Schlußprotokoll ist von Regierungsbevollmächtigten und den Sachverständi unterschrieben. Die Vollzugsordnung trägt keine Un schriften.

Das Ergebnis der Konferenz darf man dahin zusamm fassen, daß alles geschehen ist, was von den Regierun und von der Schiffahrt getan werden konnte, um Sicherheit auf See und die Rettung aus Seenot zu förd Darüber hinaus hat die Konferenz den Vertretern Regierungen Gelegenheit gegeben, sich über die Lage Schiffahrt und die besonderen Verhältnisse in den einzel Ländern untereinander und mit den Vertretern Schiffahrt jener Länder eingehend auszusprechen. W es trotz aller Schwierigkeiten gelungen ist, sich auf gemeine, nunmehr zwischenstaatlich anerkannte Grund und Vorschriften zu einigen, so darf man darin den gu Willen der Völker erkennen, das gegenseitige Verständ zu fördern und in den großen Fragen der Menschlich einmütig zusammenzustehen. Auch das darf als ein sonderer Erfolg der Schiffssicherheitskonferenz angese werden.

Schriftwerke.

Wechselstromlehre unter besonderer Berücksichtigung der Fernmeldetechnik. Von Dr.-Ing. A. Feige und K. Buttler, Postdirektoren im Reichspostzentralamt. 165 Seiten. 1929. Preis geb. 3,75 *RM.* Verlag Franz Westphal in Lübeck.

Auf dem Büchermarkt hat es bisher an einem Buche gefehlt, das die wissenschaftlichen Lehren des Wechselstroms im engeren Zusammenhang mit den praktischen Anwendungen im Fernsprech- und Funkwesen brachte dem tieferen Eindringen in die Theorie dieser Gebi ihrer systematischen, rechnungsmäßigen Erfassung und mit ihrer Beherrschung die Wege bahnte. Das liegende, in seiner bündigen und anschaulichen Schr weise die Aufgabe trefflich lösende Werkchen muß da jedem willkommen sein, der sich nicht auf eine laienh Behandlung des Gegenstandes beschränken will. Schon ersten Abschnitte führen unter Aufzählung der Str

n mit ihren durch Zahlenwerte versinnbildlichten schaften und Zweckbestimmungen mitten hinein in die , in die Grundbegriffe des Wechselstroms und seiner rte, namentlich der Mittelwerte, Effektivwerte und ngen, in ihre mathematische Kennzeichnung und ihre kalische Bedeutung. Das Buch ist seinem Wesen nach eine vorwiegend mathematische Behandlung des nstandes eingestellt. Für das Rechnen mit Wechsel-größen besitzt die vektorielle Methode zwar Vorzüge er umständlichen Rechnung mit reellen Zahlen; da eichnerische Darstellung mit Vektoren aber selten zu en Resultaten führt und die rechnerische Ausführung nicht zu entbehren ist, benutzt das Buch die symbolische tellung der Wechselstromgrößen mit den für komplexe n geltenden Rechenregeln.

it ihrer Hilfe werden daraufhin sehr eingehend die ktionskoeffizienten (der Selbst- und der gegenseitigen ktion), das Ohmsche Gesetz und die Bestandteile der selstromschaltkreise (Ohmscher Widerstand, Spule, ensator), die Reihen- und Parallelschaltung kom-Widerstände, die Energieverhältnisse und das Ver-n jener Elemente (Widerstand, Induktivität, Kapazi-in den Fällen ihrer Zusammenschaltung zu zweien dreien in Reihe oder parallel, darunter besonders der nanzfall, schließlich die Übertrager, der (eisenge-sene) Ringübertrager und der (eisenlose) Lufttrans-ator, behandelt. Der letzte Abschnitt umfaßt die selstrom-Meßtechnik. Es werden die Meßgeräte, heisen-Strom- und Spannungsmesser, die dynamo-schen, die Hitzdraht- und elektrostatischen Instrumente, Thermokreuz und das Rohrvoltmeter, die Meßver-n in der Fernmeldetechnik mittels der Wheatstoneschen ke, der Brücke nach Maxwell und der Frankeschen hine, endlich die Messung von Wechselstromfrequenzen Zungeninstrumenten, mit der Stimmgabel und der uenzmeßbrücke beschrieben.

knapp gehaltenen Umrissen bringen die Verfasser gründlich und erschöpfend bearbeitetes Bild des der r der Sache nach ziemlich weitschichtigen Materials. Inhalt mit den in den theoretischen Untersuchungen thalben wiederkehrenden Hinweisen auf die Einrich-en der Fernsprech- und Funktechnik und die einge-ten Zahlenbeispiele verleihen dem Buch den Charakter gediegenen Wegweisers, während die durchgeführten ematischen Rechnungsoperationen die Anregung zum hdenken des behandelnden Gegenstandes bieten. Das verdient das volle Interesse der Fernmeldetechniker.

ie öffentlichen Gelder im Deutschen Reich. Entstehung, Verwaltung und Bedeutung für Staat und Wirtschaft. Von Dr. rer. pol. Wolfgang Hoffmann, Diplom-Volkswirt. 115 Seiten. 1929. Preis broschiert 6,60 *RM*. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24.

ie Darstellung bildet das 15. Heft der von Prof. W. Prion in Berlin herausgegebenen bank- und nzwirtschaftlichen Abhandlungen. Das Thema ist rordentlich zeitgemäß gewählt und behandelt Fragen, n der Nachkriegszeit in der Tagespresse, in der Fach-atur und auf Tagungen Gegenstand eingehendster Er-cung gewesen sind.

er Verfasser umgrenzt in dem ersten Teil den schwan-en Begriff der öffentlichen Gelder und beschränkt seine ersuchung auf die »öffentlichen Gelder im engeren Sinne«, worunter er im wesentlichen nur die »Betriebs-mittelfonds« und die »festen Reserven« versteht, die bei den öffentlichen Anstalten dadurch entstehen, daß die Einnahmen nicht gleich für die eigentlichen Ausgabenzwecke gebraucht werden. Diese Begriffsbestimmung weicht von der allgemein üblichen Auffassung, wie sie insbesondere auch von der Reichsbank vertreten wird, erheblich ab und führt dazu, daß große aktuelle Fragenkomplexe der öffentlichen Geldwirtschaft nicht von ihr betroffen werden. Sie veranlaßt den Verfasser weiter, die Postscheckgelder als außer dem Rahmen des Themas liegend zu behandeln, zumal sie nach seiner Auffassung keine andere Rolle spielen wie die Kreditoren und Depositen privater Banken. Diese Enge ist zu bedauern. Tatsächlich bilden in der gesamten öffentlichen Erörterung die Postscheckguthaben einen außerordentlich wesentlichen und interessanten Teil der öffentlichen Gelder, und es besteht auch weitgehende Übereinstimmung darüber, daß die Postscheckgelder eine andere Rolle spielen als die Depositengelder privater Banken und demgemäß auch besonders zu bewirtschaften sind.

Behandelt wird danach die Geldverwaltung des Reichs, der Eisenbahn, der Post und der Sozialversicherungsträger, der die zwei wesentlichen Aufgaben gestellt werden, die eingehenden Gelder zeitlich und örtlich möglichst wirtschaftlich zu verteilen und diejenigen Gelder, die sich zeitweilig ansammeln, vom Finanzstandpunkt des Eigentümers und unter allgemein-volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten zweckentsprechend zu verwenden und anzulegen. Die Arbeit gibt ein deutliches Bild von der historischen Entwicklung — insbesondere von den Zersplitterungstendenzen der Nachkriegszeit — und von dem jetzigen Zustand der Geldverwaltung obiger Anstalten und kommt zum Schluß zu dem Ergebnis, daß das Ziel vernünftiger Geldpolitik sein muß, die Kassen möglichst zusammenzulegen, die Fonds möglichst niedrig zu halten und die Verwaltung aller dieser Fonds nach einheitlichen Gesichtspunkten unter Führung der Reichsbank zu bewerkstelligen. Dem Grundgedanken der Arbeit wird vielfach zuzustimmen sein. Ob aber alle Forderungen auch nach der letzten kritischen Entwicklungsperiode der Reichsfinanzen aufrechtzuerhalten sind, erscheint doch fraglich. Ob insbesondere das Reich unter dem Druck der Reparationslasten und unter den in Deutschland gegebenen Geldmarktverhältnissen die finanzielle Kraft und Elastizität besitzt, die erforderlich sind, um unter weitgehendster Herrschaft der »Einheitskasse« die Liquidität aller angeschlossenen Teilnehmer zu garantieren, ist eine sehr ernste Frage. Hält doch der Herr Reichsfinanzminister schon zur Sicherung der eigenen Liquidität die Wiedereinrichtung des vom Verfasser so verpönten Betriebsmittelfonds für notwendig.

Alles in allem bietet die Abhandlung, die mit viel Fleiß und Gründlichkeit geschrieben ist, auf dem noch sehr umstrittenen Gebiet der öffentlichen Gelder eine interessante Anregung und einen wertvollen Beitrag zu weiterem Studium.

Ministerialrat Dr. Lünsmann.

Die Beamtenhaftpflichtgesetze des Reiches und der Länder. Zusammengestellt und erläutert von Dr. H. Delius, Geheimer Justizrat, Kammergerichtsrat i. R. in Berlin. Vierte, wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage. Taschenformat. 361 Seiten. 1929. Preis 10 *RM*. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10, Genthiner Str. 38, und Leipzig.

Den Verwaltungsbeamten, Richtern und Rechtsanwälten, überhaupt allen, die sich mit der Haftpflicht der

Beamten für den bei Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit von ihnen verursachten Schaden und mit der Frage der Haftpflicht des Reichs oder der Länder für Handlungen oder Unterlassungen ihrer Beamten zu beschäftigen haben, sind seit Jahren die Beamtenhaftpflichtgesetze von Delius aus der Guttentagschen Sammlung deutscher Reichsgesetze ein erwünschtes Hilfsmittel. Seit dem Erscheinen der 3. Auflage, 1921, ist eine Flut von Entscheidungen der Gerichte über Fragen der Beamtenhaftpflicht ergangen. Ferner haben in dieser Zeit auf Grund des Art. 131 der Reichsverfassung mehrere deutsche Länder — Thüringen, die beiden Mecklenburg, Bremen, Lippe — neue Gesetze über die Haftpflicht des Staates bei Amtspflichtverletzungen seiner Beamten erlassen, da Art. 131 der Reichsverfassung, durch den die Haftung des Reichs und der Länder für die in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt begangenen Amtspflichtverletzungen der Beamten verfassungsmäßig festgelegt ist, zwar unmittelbar verbindliche Gesetzeskraft hat, den Ländern aber die nähere Reglung der Haftung überläßt. Durch die vorliegende erweiterte 4. Auflage hat Delius sein Werk mit der fortgeschrittenen Entwicklung der Gesetzgebung und Rechtsprechung in Einklang gebracht und damit einem dringenden Bedürfnis abgeholfen.

Bei der Einteilung des Stoffes hat er an der übersichtlichen Gliederung der 3. Auflage festgehalten. Das Buch ist nicht nur, wie der Titel erwarten lassen kann, ein Kommentar zu den einzelnen Gesetzen des Reichs und der Länder über die Haftung für ihre Beamten, sondern enthält auch Erläuterungen zu den Bestimmungen des BGB, die für die Ersatzpflicht des Staates und der Beamten für die von Beamten bei Ausübung amtlicher Tätigkeit verursachten Schäden in Betracht kommen. Das geltende Recht unterscheidet hinsichtlich der Ersatzpflicht für derartige Schäden zwischen einem Schaden, den der Beamte in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt, und einem Schaden, den er in Ausübung privatrechtlicher Verrichtungen des Staates einem Dritten zufügt. Hat der Beamte in Ausübung obrigkeitlicher Gewalt des Staates gehandelt, so regelt sich die Pflicht des Staates zur Ersatzleistung nach Art. 131 der Reichsverfassung und nach den Gesetzen über die Haftung des Reichs und der Länder für ihre Beamten in Verbindung mit § 839 BGB. Bei Ausübung privatrechtlicher Verrichtungen des Beamten haftet der Staat nach den §§ 31, 89, 831 BGB. Dementsprechend gliedert Delius sein Werk in zwei Hauptteile, von denen einer die Haftpflicht des Staates und des Beamten für Schäden behandelt, die der Beamte bei Ausübung öffentlicher Gewalt einem Dritten zufügt, und der zweite die Schadensersatzpflicht beider aus Anlaß der Vornahme von privatrechtlichen Verrichtungen durch den Beamten zum Gegenstand hat. Diesen Hauptteilen sind einige allgemeine Ausführungen über den Unterschied zwischen Ausübung öffentlicher Gewalt und privatrechtlicher Verrichtungen des Staates vorangestellt, und es folgen ihnen zwei Abschnitte, in denen der Verfasser die Geltendmachung der Schadensersatzforderungen gegen den Staat und den Beamten sowie die Durchführung von Ersatzansprüchen des Staates gegen den Beamten kurz behandelt.

Für den Bereich der Deutschen Reichspost ist vor allem der Behandlung der durch Post- und Telegraphenbeamte veranlaßten Haftpflichtfragen Aufn
samkeit zuzuwenden. Hier ist festzustellen, daß
Verfasser der staatsrechtlichen Stellung der Deuts
Reichspost nicht gerecht wird, wenn er sie neben Berg
ken, Salinen, Porzellanfabriken usw. als kaufmänni
oder gewerbliches Unternehmen bezeichnet (S. 13 und 2
Weiter hat der Verfasser seine im Vorwort gegebene
sage, er habe die Rechtsprechung über Beamtenhaftpf
und das Schrifttum vollständig nachgetragen, bezü
der Haftpflicht der Post- und Telegraphenbeamten
erfüllt. Von den zahlreichen, seit 1921 auf diesem
biet in juristischen Zeitschriften, vor allem aber im Ar
für Post und Telegraphie veröffentlichten Gerichts
scheidungen hat der Verfasser nur ganz wenige be
sichtigt. Die Nichtaufnahme mancher dieser Entscheidun
die, soweit sie das Postrecht betreffen, auch in der 1
erschienenen Sammlung von Dr. Schneider »20 J
Postrecht«[1]) zusammengestellt sind, stellt eine fühl
Lücke dar. Überhaupt zeigt das Werk eine auffall
Zurückstellung der Haftpflichtfragen, soweit es sich
Reichsbeamte handelt, gegenüber denen der preußis
Beamten. Darauf ist es auch wohl zurückzuführen,
der Verfasser den Defektenbeschluß auch gegen die E
eines Beamten für zulässig hält (S. 294), was wohl
preußischen Recht, nicht aber dem Reichsbeamtengesetz
spricht. Die Zurücksetzung der reichsgesetzlichen hinter
preußischen Bestimmungen geht so weit, daß der Verfa
obwohl er das Gesetz über die Haftpflicht des Reichs
seine Beamten voranstellt, in den Anmerkungen zu di
Gesetz auf die Erläuterungen zu dem nachfolgenden pr
schen Gesetz auch dann verweist, wenn es sich um
stimmungen handelt, die allein für das Reich und
Reichsbeamte gelten. So führt er den Auss
der Haftung der Deutschen Reichspost nach den
und telegraphengesetzlichen Bestimmungen nicht u
§ 6 des Reichshaftungsgesetzes an, sondern als An
kung zu § 6 des preußischen Gesetzes vom 1. Au
1909 (S. 112). Daß (S. 112) der § 13 PSchO
6. November 1908 in das Postscheckgesetz vom 26. M
1914 (RGBl S. 85) — geltende Fassung vom 22. M
1921 (RGBl S. 247) — übergegangen ist, hätte be
bei der 3. Auflage beachtet werden müssen. Die Nich
tung der Deutschen Reichspost für Erteilung einer un
tigen Auskunft (PO § 65, TO § 24, FO § 29 II h
nicht erwähnt. Die Postaushelfer, denen er S. 35
Recht die Eigenschaft eines Beamten im Sinne der
amtenhaftpflichtgesetze abspricht, führt der Verf
S. 148, wohl in irrtümlicher Eingruppierung einer
Strafsachen ergangenen Entscheidung des Reichsgeri
unter den Beamten im Sinne des § 839 BGB auf.

Abgesehen hiervon bietet das Buch eine Fülle
Material zu den Fragen der Beamtenhaftpflicht. Eine
Anhang gebrachte Zusammenstellung wichtiger Haftpfl
fälle für die einzelnen Beamtengruppen und die k
schlagwortartige Ausdrucksweise des Verfassers erm
lichen einen schnellen Überblick. Auch den Beamten
Deutschen Reichspost ist das Werk als ein Führer d
das behandelte Rechtsgebiet zu empfehlen.

Oberpostrat Dr. Breithaup

[1]) Bd. 15 des Sammelwerks »Post und Telegraphie in Wissen
und Praxis«. Verlag für Verkehrswissenschaft.

Reichsdruckerei, Berlin.
5525. 29. III.

GERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 9 — Berlin, September — 1929

Die Deutsche Reichspost und der Einzelhandel.

Vortrag des Reichspostministers Dr. Schätzel auf der Hamburger Tagung der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels[1]).

Die Reichsregierung ist sich bewußt, daß in der deutschen Gesamtwirtschaft dem Handel in allen seinen Verzweigungen eine außerordentliche Bedeutung zukommt und daß gerade der Einzelhandel als das Endglied im modernen Güterverteilungsprozeß eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Die Deutsche Reichspost steht im Dienst der Volksgesamtheit. Sie hat die Aufgabe, mit ihren Einrichtungen gleichmäßig allen Wirtschaftskreisen und Berufsgruppen zu dienen. Sie verfügt über ein engmaschiges, bis in die kleinsten Ortschaften reichendes Verkehrsnetz. Als Anstalt des öffentlichen Vertrauens kommt sie mit allen Bevölkerungsschichten in nahe Berührung. Diese Verhältnisse sind eigentlich so recht auf die Interessen des Einzelhandels zugeschnitten. Durch den von der Reichspost in mannigfachsten Formen vermittelten Nachrichtenverkehr werden Geschäftsverbindungen zwischen dem Produzenten, dem Einzelhändler und dem letzten Verbraucher ermöglicht. Die fortschreitende Erschließung des platten Landes durch den Postkraftwagen versetzt den Geschäftsmann in die Lage, unter Aufwendung geringer Kosten und wenig Zeit in Kleinstädten und Dörfern durch persönlichen oder durch Vertreterbesuch neue Kunden zu werben und alte Geschäftsbeziehungen zu festigen. Ein regelmäßiger und ausgedehnter Kleingüterverkehr fördert den Warenabsatz des Einzelhandels. Schließlich können durch den Postscheckverkehr die Zahlungen zwischen Lieferer und Abnehmer bequem und billig ausgeglichen werden.

Die Deutsche Reichspost ist seit dem 1. April 1924 ein selbständiges Reichsunternehmen, das nach kaufmännisch wirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten ist. Die ganze Wirtschaftspolitik der Reichspost hat sich seitdem nach zwei Richtungen hin bewegt. Es galt einmal, die Reichspost als vollwertig anerkannten Wirtschaftsfaktor immer mehr der allgemeinen Wirtschaft an- und einzugliedern und alle sich daraus ergebenden Folgerungen in der Praxis durchzuführen und dann das Unternehmen im Innern wirtschaftlich und finanziell zu festigen. Rückschauend kann heute bei objektiver Beurteilung gesagt werden, daß es der Deutschen Reichspost, wenn auch nicht in allen Beziehungen, so doch immerhin in weitem Maße gelungen ist, diesen beiden Aufgaben nach Möglichkeit gerecht zu werden.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, hier auch dem Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost, dem ja auch der hochverehrte Herr Vorsitzende der Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels[2]) als Vertreter von Wirtschaft und Verkehr angehört, besonderen Dank zu sagen für die verantwortungsbewußte Zusammenarbeit mit der Leitung des Unternehmens.

Bei ihrer engen Verflechtung mit der allgemeinen Wirtschaft war die Deutsche Reichspost bemüht, soweit es ihre seit Jahren gespannten Finanzen zuließen, den gesamten Betriebs- und Verwaltungsapparat, namentlich in technischer Beziehung, auf eine solche Höhe zu bringen und auf ihr zu erhalten, daß die berechtigten Bedürfnisse der Wirtschaft im In- und Auslandsverkehr befriedigt werden können. Selbstverständlich kann man bei einem räumlich und sachlich so ausgedehnten Verkehrsunternehmen, wie es die Deutsche Reichspost ist, niemals von einem Abschluß der Entwicklung reden, namentlich nicht in einer Zeit des Wiederaufbaus und größter Konjunkturschwankungen in der allgemeinen Wirtschaft. Beinahe jeder Tag bringt neue Aufgaben, die bei dem beschleunigten Wirtschaftstempo der Gegenwart zwangsläufig baldigste Erledigung erheischen.

In diesem Zusammenhang möchte ich, ohne mich in Einzelheiten zu verlieren, auf die zahlreichen Verkehrsvereinfachungen und Verkehrsverbesse-

[1]) Tagung vom 18. September 1929. Die Reichsregierung ... auf der Tagung durch Reichspostminister Dr. Schätzel vertreten.

[2]) Kaufmann Heinrich Grünfeld, Mitglied des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.

rungen hinweisen, die bis in die letzte Zeit durch die Reichspost durchgeführt worden sind und die weitgehend auch dem Einzelhandel zugute kommen. Ich nenne die Vermehrung und Verbesserung der Auflieferungsgelegenheiten durch Wiedereröffnung oder Neueinrichtung von Postanstalten, Zweigstellen, Paketannahmestellen, durch Vermehrung der Briefkasten, auch mit Nachtleerung, die Einrichtung von bankmäßigen Postschaltern, die Erweiterung der Postschalter- und der Fernsprechdienststunden, die Verbesserungen in den Zustellverhältnissen im Ort und über Land, die Erweiterung des Kraftpostdienstes, darunter auch die Verkraftung der Landzustellung, die Vermehrung der Schließfachanlagen und der Wertzeichengeber. Nicht unerwähnt sollen bleiben die Bahnpostwagen mit Kühlanlagen für den Versand von Paketen mit Butter und sonstigem leicht verderblichen Inhalt; bis jetzt haben wir 35 solcher Wagen beschafft; ihre Zahl wird noch vermehrt.

Diese mit hohen Geldausgaben verknüpften Maßnahmen sind letzten Endes ein Ausfluß des Dienstes am Kunden, der seit einigen Jahren besonders ausgebildet und gepflegt wird. Hierher rechnet z. B. auch die Zulassung der Freistempler, deren Benutzung unter anderem die leidige Portokasse überflüssig macht und eine beschleunigte Absendung der Gegenstände mit sich bringt. Einschreibbriefe werden in bestimmten Fällen auch während des allgemeinen Schalterschlusses ohne Sondergebühr angenommen. Für Postwurfsendungen sind Auskunftstellen eingerichtet. Es wird auch zuzugeben sein, daß bei den Angehörigen der Reichspost, sei es im Schalterdienst, bei der Briefzustellung, im Fernsprechdienst oder an sonstigen Stellen, über die Behandlung und Bedienung des Publikums immer mehr neuzeitliche Anschauungen Platz greifen; aber auch hier möchte ich hinzufügen, daß es bei einem Personal von weit über 300 000 Köpfen immer Ausnahmen gegeben hat und auch geben wird.

Ich gehe nun zu einem andern Punkt über, der für die Allgemeinheit, besonders aber auch für den Einzelhandel von Bedeutung ist; ich meine die Tariffrage. Wie liegen die tatsächlichen Verhältnisse auf diesem vielumstrittenen Gebiet? Die Deutsche Reichspost muß sich als selbständiges Wirtschaftsunternehmen nach dem Reichspostfinanzgesetz finanziell selbst unterhalten; ihr fließen keinerlei Zuschüsse aus der allgemeinen Reichskasse zu. Sie muß ihren Verkehrs- und Betriebsapparat fortgesetzt verbessern, umstellen und weiter ausbauen. Dazu gehören große Geldmittel. Die Deutsche Reichspost hat auch die Verpflichtung, aus dem ihr im Jahre 1924 zur selbständigen Bewirtschaftung zugewiesenen Sondervermögen des Reichs einen gewissen Ertrag als Überschuß für das Reich herauszuwirtschaften. An die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Reichspost werden also hohe Anforderungen gestellt. Die Verwaltung kann sie, das brauche ich in diesem Kreise hervorragender Privatwirtschaftler nicht besonders zu betonen, nur erfüllen, wenn bei normaler Entwicklung der allgemeinen Wirtschaft die Einnahmequellen der Reichspost angemessen fließen, d. h. also, wenn die Tarife entsprechend gestaltet sind. Es geht nicht an, daß die Reichspost mit ihren Gebühren, wie es z. B. bis zum Sommer 1927 der Fall war, allen übrigen Teuerungsverhältnissen nachhinkt, auf der Ausgabeseite aber genötigt ist, die erhöhten Kosten für Material und Löhne zu zahlen. Hier mußte ein Ausgleich vorgenommen werden.

In der letzten Zeit ist die Reichspost in vielen Fä
zu Ermäßigungen von Gebührensätzen geschritten.
erwähne die Herabsetzung der Fernsprechgebühren
Wenigsprecher seit dem 1. Januar 1929. Es werden
kanntlich jetzt nur noch die wirklich geführten Gespr
(ohne Mindestzahl) in Rechnung gestellt. Die Appa
beiträge wurden erheblich ermäßigt, für sie und für
Einrichtungskosten können auf Wunsch Teilzahlungen
stattet werden. Für die Einzelhandelsgeschäfte hatte
Gebührenänderung besondere Bedeutung. Die gün
Auswirkung in der allgemeinen Wirtschaft zeigt sich da
daß im ersten Kalendervierteljahr 1929 ein außergew
licher Zugang von annähernd 49 000 Hauptanschlü
zu verzeichnen war. Der Paketverkehr wurde durch an
weitige Zoneneinteilung auf gewisse Entfernungen
billigt. Durch Erweiterung des Päckchenverkehrs wu
wirtschaftlich günstige Versendungsmöglichkeiten für
Kleingüterverkehr geschaffen. Im Rechnungsjahr 1
sind, das wird Ihr Interesse finden, 73 Millionen P
chen aufgeliefert worden. Für jedes abgeholte Paket
den dem Abholer 10 Rpf vergütet; die Behandlu
gebühr für unversiegelte Wertpakete wurde von 25
10 Rpf herabgesetzt. Gleichfalls ermäßigt wurden
Luftpostzuschläge für Briefsendungen und für Pakete
inneren deutschen Verkehrs und nach zahlreichen frem
Ländern.

Eine Gebührenerhöhung ist, das möchte ich her
heben, von der Deutschen Reichspost nicht beabsich
Das geschilderte Vorgehen ist der Deutschen Reichs
nur dadurch möglich gewesen und künftig möglich,
sie seit geraumer Zeit mit allen Mitteln in steigen
Maße bestrebt ist, die eigenen Selbstkosten und die
gemeinen Unkosten soviel wie möglich herabzudrücke

Damit komme ich zu dem letzten Teil meiner
führungen, zu den Vereinfachungen und Sp
maßnahmen, die die Deutsche Reichspost durchgef
oder mindestens eingeleitet hat. Sie erstrecken sich auf
Gebiete der Verwaltung, des Betriebs und der Techni

Seit der Stabilisierung setzte eine großzügige
waltungsreform ein, deren Leitgedanke in einer
gehenden Dezentralisation gipfelt. Unter Beibehalt
der bewährten Dreigliederung in Reichspostministeri
Oberpostdirektionen und Verkehrsanstalten wurden
Zuständigkeiten der einzelnen Stellen von oben nach u
erweitert.

Das Reichspostministerium bearbeitet nur noch
gelegenheiten von grundlegender allgemeiner Bedeut
während das zum Reichspostzentralamt erweiterte
graphentechnische Reichsamt außer den rein techni
Fragen auch eine Reihe von zentralen, aber nicht
steriellen Arbeiten und Aufgaben zu erledigen hat.
Schwerpunkt des praktischen Vollzugs von Verwalt
und Betrieb liegt bei den Oberpostdirektionen; meh
Gruppen von ihnen sind für bestimmte Angelegenhe
unter »Geschäftsführende Oberpostdirektionen« zusam
gefaßt. Die Frage der Verminderung der Oberpostd
tionen schwebt noch. Sie soll als ein Teil der allgeme
Verwaltungs- und Finanzreform in Reich und Län
in engster Fühlung und im Gleichschritt mit den übr
beteiligten Verwaltungen durchgeführt werden. Zeit
Ausmaß stehen noch nicht fest; sie hängen von der
staltung des gesamten Reichsreformprogramms ab.
äußeren Dienststellen ist in weitestem Umfang die

dige Erledigung der örtlichen Geschäfte übertragen. cbetriebsleitungen für den Bahnpost-, den Fernsprech-leitungs- und den Kraftpostdienst sorgen für rationelle altung des Betriebs und der Ausnutzung der einzelnen kehrsmittel.

esonders gute Erfahrungen hat die Verwaltung mit sogenannten Bezirkswirtschaftsdienst gemacht. Ihm die dauernde Durchprüfung aller Betriebsstellen wirtschaftliche Arbeitsweise ob (Ausschaltung der läufe, organisches Ineinandergreifen der einzelnen stverrichtungen, zweckmäßige Anordnung der Be-smittel).

Nechanisierung, Maschinisierung, Normung und Typung für die Dienststellen der Deutschen Reichspost keine kannten Begriffe. Überall sind auf diesen Gebieten e Fortschritte erzielt worden. So sind, um nur wenige spiele herauszugreifen, 1 600 verschiedene mechanische vereinrichtungen im Betrieb; in Hamburg befindet z. B. eine sehenswerte Paketverteilanlage größeren maßes. Im reinen Postdienst werden über 20 000 Ma-en verwendet, darunter 5 000 Schreibmaschinen, 0 Addiermaschinen, 1 200 Vervielfältigungsmaschi- 600 Rechenmaschinen, 800 Buchhaltungsmaschinen. 12 von den 19 Postscheckämtern wird bereits der ge-e Buchungsdienst maschinell ausgeführt.

uch andere neuzeitliche bürotechnische Hilfsmittel sind den Amtsstuben der Reichspost in Gebrauch. Die ralregistraturen werden in Fachakteien, die von den obeamten selbst geführt werden, aufgelöst; alle Re-aturen werden auf das Zahlensystem umgestellt. Die nführung ist durch das moderne Karteiwesen ersetzt. neuerdings eingeführten Diktierleitungen haben sich ns bewährt. Der Beamte hat hierbei die Möglichkeit, seinem Arbeitsplatz aus durch Fernsprecher den ent-sitzenden Schreibkräften Schriftsätze unmittelbar in Schreibmaschine zu diktieren.

s sei mir gestattet, anschließend noch einige Worte das Beschaffungswesen der Deutschen hspost zu sagen. Die Reichspost hat einen starken nkonsum, zu dessen Befriedigung sie jährlich mehrere ert Millionen aufwendet. Ein nicht unbedeutender fällt hiervon dem Einzelhandel zu. Die Reichspost ist also Kunde des Einzelhandels. Auch hier wird von Dienststellen der Reichspost peinlichste Wirtschaftlich-gefordert. Dem freien Wettbewerb ist möglichst er Spielraum zu geben. Die ortsansässigen Lieferer tunlichst weitgehend heranzuziehen. Vom Reichspost-ralamt und auch von den geschäftsführenden Oberpost-tionen werden Richtpreise aufgestellt.

ie Reichspost ist bemüht, soweit es ihre Eigenwirt-tlichkeit nur irgend zuläßt, durch planmäßige Ver-ng der Aufträge die Konjunkturausschläge der all-einen Wirtschaft zu mildern und so die Lage der ranten in Zeiten wirtschaftlichen Tiefstands zu er-tern. Auf zweckmäßige Vorratswirtschaft und Lager-ng wird dauernd geachtet; im allgemeinen sollen die nstände zu feststehenden Preisen vom Lieferer jederzeit rufen werden können.

m Interesse einer möglichsten Hebung der Einnahmen ibt die Reichspost wie jedes andere Wirtschaftsunter-nehmen in steigendem Maße auch eine Verkehrseigenwerbung. Die modernen Reklamemethoden finden hierbei weitgehende Anwendung. Ich erinnere nur an Vorträge im Rundfunk, an die Postfilme, an den Reichspost-Kalender und an die Reichspost-Ansichtskarten, die Beschickung von Ausstellungen usw.

Wenn ich gefragt werde, welchen finanziellen Nutzeffekt die von der Reichspost vorgenommenen Vereinfachungs- und Sparmaßnahmen gehabt haben, so kann ich sagen, daß wir im großen und ganzen zufrieden sind. Allerdings können nicht zahlenmäßig genaue Angaben gemacht werden, da die einzelnen Betriebszweige und Verkehrsleistungen zu sehr ineinander übergehen und voneinander abhängen. Ich greife aber die Zahl nicht zu hoch, wenn ich die Ersparnisse seit 1924 auf einige hundert Millionen beziffere.

Wie der Geschäftsbericht für das letzte Wirtschaftsjahr angibt, sind im Rechnungsjahr 1928 durch die Rationalisierungsmaßnahmen im ganzen 2 840 Kräfte eingespart worden, und zwar durch Dienstvereinfachungen und wirtschaftlichere Betriebsführung 1 160, durch Einrichtung von Selbstanschlußämtern 760, durch Mechanisierungsmaßnahmen 560 und durch die Verkraftung der Landzustellung 360 Kräfte. Zum großen Teil mußten aber diese Kräfte infolge Zunahme des Verkehrs, Verbesserungen der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen, Schaffung neuer Kraftpostlinien und Zunahme der technischen Arbeiten an anderer Stelle wieder eingestellt werden. Aber die überzählig gewordenen Kräfte konnten — ein Vorteil für die Verwaltung und die Beteiligten — auf die Vermehrung angerechnet werden.

Gegengerechnet werden müssen auch die Ausgaben, die von der Verwaltung zur Förderung des Gesundheitszustandes und des körperlichen, geistigen und wirtschaftlichen Wohlbefindens sowie auch zur Hebung der Arbeitsfreudigkeit des Personals aufgewendet werden. Es handelt sich hierbei keineswegs um Luxuseinrichtungen, sondern um die vom allgemeinen sozialen Standpunkt aus gebotene Schaffung hygienischer Arbeitsbedingungen (gute Diensträume, Beleuchtung und Heizung, zweckmäßige Wascheinrichtungen u. a. m.), um Maßnahmen zum Schutz gegen Erkrankungen (Tuberkulosebekämpfung, Schutzkleidung, Unterkunftsräume, gymnastische Übungen) und schließlich um Einrichtungen zur physischen Entlastung des Personals (mechanische Förderanlagen, Verminderung des Betriebsgeräusches usw.). Daß die Wohnungsfürsorge ebenfalls nach Möglichkeit gefördert wird, brauche ich nicht besonders hervorzuheben.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß zwischen dem Einzelhandel und der Reichspost enge Beziehungen mannigfachster Art bestehen und daß gerade sie beide aufeinander angewiesen sind. Zwar konnte die Deutsche Reichspost bisher nicht alle Wünsche des Einzelhandels erfüllen, aber soweit es jeweils möglich war, ist es geschehen. Ich habe die Überzeugung und den Wunsch, daß das vorzügliche Einvernehmen zwischen Einzelhandel und Reichspost auch künftig bestehen bleiben und sich noch weiter verstärken möge — zum Nutzen für beide Teile.

Die 6. Große Deutsche Funkausstellung Berlin.
(Vom 30. August bis 8. September 1929.)

Von Postrat Delvendahl, Berlin.

»Alljährlich zur Zeit der Ernte, mit den ersten besinnlichen Spätsommertagen, öffnen sich die Tore der Funkausstellung. Auch diese Ausstellung ist eine Ernte: eine gesammelte Schau von technischen Erfolgen, die den Fortschritt der Funkindustrie sichtbar machen, und ein Zeugnis vom Wachstum der Rundfunkbewegung. Von Jahr zu Jahr tritt deutlicher hervor, wie bequem, formschön und wirkungsvoll das Rundfunkgerät sich entwickelt hat und wie stark und zahlreich die Fäden sind, die den Rundfunk mit Volksleben und Wirtschaft verbinden. Jede Ernte ist hier zugleich eine neue Aussaat von werbenden Kräften. Neue Teilnehmer sollen gewonnen, Mißtrauische überzeugt, Unzufriedene beraten und durch Hinweis auf das Bessere zu neuem Interesse angeregt werden. Vor allen Dingen erfüllt jede Funkausstellung den Zweck, den Hersteller mit dem Verbraucher zusammenzuführen, der Öffentlichkeit Einblick in die weitverzweigte Technik und Organisation des Funkwesens zu gewähren und ihre Zusammenhänge und gegenseitigen Bedingtheiten klarzustellen. Die Ausstellung soll Verständnis und Liebe für das große Gebiet der Funktechnik wecken. Gelingt ihr das, so wird die Funkindustrie und der Rundfunk von Jahr zu Jahr eine reichere Entwicklung nehmen. Der 6. Großen Deutschen Funkausstellung wünsche ich, daß die emsige Arbeit aller Beteiligten sich lohnen möge und ihnen guter wirtschaftlicher Erfolg beschieden sei!«

Reichspostminister Dr. Schätzel im Geleitwort zum Funkalmanach 1929.

Für die 6. Große Deutsche Funkausstellung auf dem Ausstellungs- und Messegelände am Kaiserdamm in Berlin-Witzleben standen in diesem Jahr vermehrte Ausstellungshallen zur Verfügung. Im Anschluß an die beiden Autohallen 1 und 2 (Abb. 1), in denen gleichzeitig mit der Funkausstellung die einige Wochen vorher eröffnete und mit großem Erfolg durchgeführte »Reklameschau 1929 Berlin« veranstaltet wurde, sind im abgelaufenen Jahre zur Befriedigung des erhöhten Ausstellungsbedürfnisses die beiden neuen Hallen 5 und 7 hinzugekommen, die sich um die alte Funkhalle 4 herumgruppieren und den Kern für ein wachsendes Funkzentrum am Kaiserdamm bilden. Mehr als 400 Herstellerfirmen waren es, die die diesjährige Funkausstellung beschickt hatten und deren Stände dank der großzügigen Erweiterungsbauten ausnahmslos im Innern der Hallen untergebracht werden konnten, wodurch ein geschlossenes Ausstellungsbild dargeboten wurde.

Die Eröffnung der Ausstellung fand in feierlicher Weise am 30. August im Beisein einer großen Zahl von geladenen Gästen aus allen Kreisen des öffentlichen Lebens statt. Neben den Vertretern der Reichs- und Staatsbehörden und der Kommunalverwaltungen bemerkte man zahlreiche Angehörige der Rundfunkgesellschaften, der Industrie, der Fachverbände, der Wirtschaft, Wissenschaft, Kunst und Presse sowie Delegierte des Auslandes. Die Eröffnungsfeierlichkeiten fanden in dem zu einer Festhalle umgewandelten Raum der eben fertiggestellten Halle 5 statt. Pünktlich um 11 Uhr begann das Festkonzert der Funkstunde mit der meisterhaft dargebotenen Ouvertüre zur Oper »Euryanthe« von Karl Maria von Weber. Nach der musikalischen Einleitung ergriff Reichspostminister Dr. Schätzel das Wort zu seiner Eröffnungsansprache, in der er einleitend darauf hinwies, daß die Ausstellung noch unter dem Eindruck des Weltreklame-
Kongresses, der an derselben Stelle vor kurzem eröffnet
und im Zeichen neuer Großtaten der Technik und des W
verkehrs stehe. Er erinnerte in diesem Zusammenh
an die Rekordfahrt des deutschen Schnelldamp
»Bremen« und an die Weltfahrt des Luftschiffs »G
Zeppelin« und hob hervor, daß Millionen deutscher V
genossen durch den Rundfunk an diesen Ereignissen
geisterten Anteil nehmen konnten. So sei der Trium
des Verkehrs zugleich ein Triumph der Nachrichtenmi
unter denen besonders das Funkwesen den großen
fordernissen einer schnell fortschreitenden Zeit ge
werde. Der deutsche Rundfunk wirke und werbe
über die Grenzen des Landes hinaus. Zu einer unmi
baren Verbindung mit den deutschen Landsleuten in ü
seeischen Ländern und mit dem gesamten Auslande, da
unserem Volks- und Wirtschaftsleben Anteil nehmen w
sei vor wenigen Tagen der Probebetrieb des n
deutschen Weltrundfunk-Kurzwellensenders aufgenom
worden. Die deutsche Funkindustrie habe die technis
Mittel, deren sich der Rundfunk bediene, schnell
dauernd vervollkommnet. Gegenstand ständiger Fürs
seien seit geraumer Zeit die Störungen des Rundf
empfangs. Ihre nachdrückliche Bekämpfung werde
wesentliche Aufgabe des nächsten Rundfunkjahres
Eine neue größere Zukunftsaufgabe, das Fernsehen,
weiter gefördert worden und werde in der Ausstell
vorgeführt. Mit Worten der Anerkennung für
deutsche elektrotechnische Industrie und dem Ausdruck
Dankes an die Stadt Berlin und ihr Ausstellungs-
Messeamt für die großzügige Errichtung der beiden n
Ausstellungshallen und an alle übrigen Mitwirkenden
wie mit den besten Wünschen für einen guten Erfolg
klärte der Reichspostminister die Ausstellung namens
Reichsregierung für eröffnet.

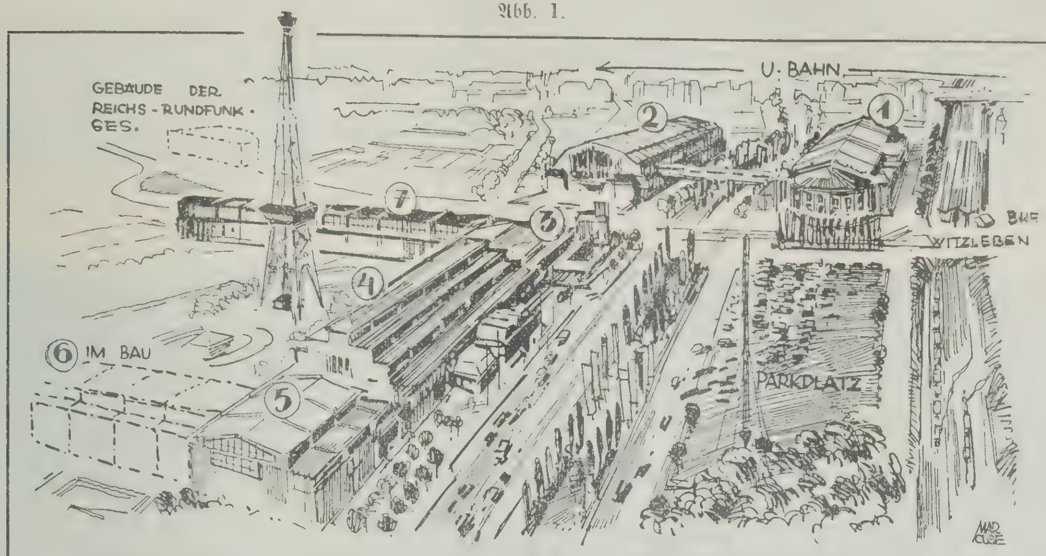
Für die Stadt Berlin und ihr Ausstellungs-, Messe-
Fremdenverkehrsamt widmete hierauf Oberbürgerme
Böß Worte des Dankes den Vertretern der Reichspost
der Rundfunkorganisationen und vor allem dem Verb
der Funkindustrie für die einträchtige Zusammenarbeit
Herstellung des großen Werkes, das zum sechsten Mal
aufs neue bewähren werde. Mit dem Fortschreiten
Funkwesens sei die aufsteigende Entwicklung der gr
Herbstschau der Funktechnik unlösbar verbunden. W
schaft und Technik stellten sich auf dieses Ereignis nicht
in Deutschland, sondern auch im Ausland in immer
gendem Maße ein. Auch in diesem Jahre freue sich Ber
Besucher aus aller Welt und zahlreiche Delegationen
Funkindustrie fremder Staaten zu begrüßen.

Als letzter Redner sprach Dr. Erwin Michel, Synd
des Verbandes der Funkindustrie e. V., der in seinen A
führungen u. a. darauf hinwies, daß jede Rationalisier
auf dem Gebiet der Erzeugung sich als Ziel setzen mi
Marktgewinnung, Markterhaltung und Markterweiter
Er bezeichnete als eins der wesentlichsten Mittel, di
Ziel zu erreichen, die Anwendung einer auf Erfahrung
Wissen beruhenden Werbung. Eine solche Werbung sei
jährliche Funkausstellung, die zunächst allgemein für
Funkidee werben wolle, darüber hinaus aber einen öff
lichen schonungslosen Wettbewerb darstelle, bei dem sich

steller der schärfsten Prüfung der Besucher unter-
sen, die in aller Öffentlichkeit festzustellen hätten, ob der
uptete Wertanspruch mit der tatsächlichen Leistung
einstimme. Eine Verkörperung des Verantwortlich

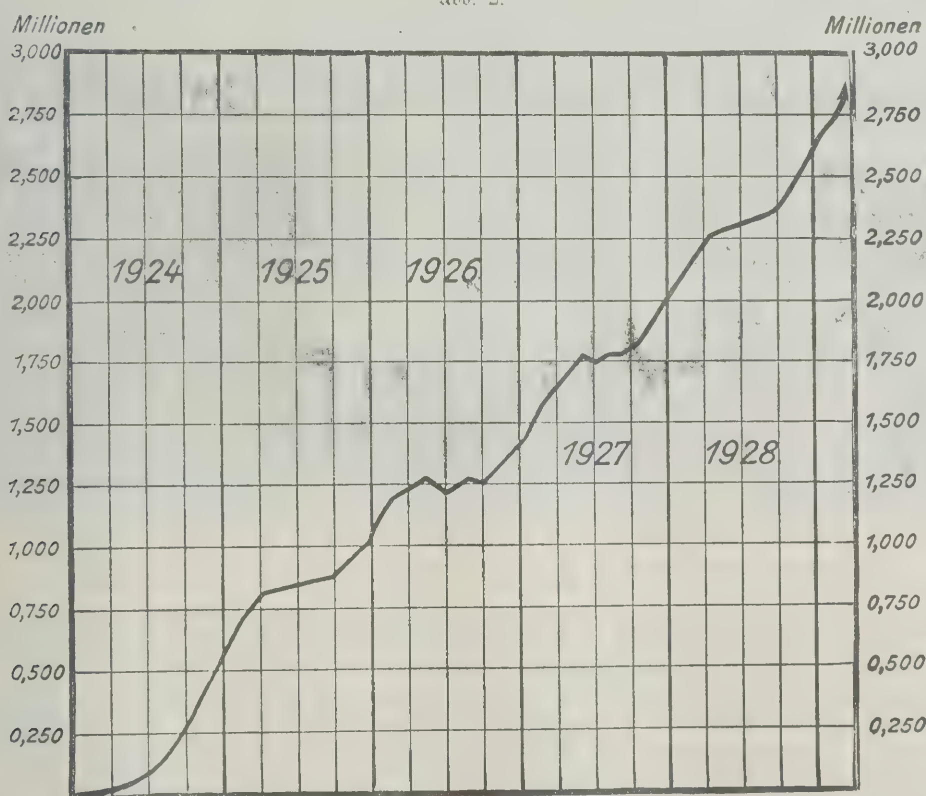
welt, weil sich hier in sechsjähriger bewährter Übung Funkindustrie und Behörden zu gemeinsamer Tat mit den gleichen Aufgaben richtig zusammengefunden hätten. Unter besonderer Betonung des regen Zusammenarbeitens mit

Abb. 1.



Das Ausstellungsgelände mit Funkturm und Hallen.

Abb. 2.



Ausbreitung des Rundfunks in Deutschland. Zahl der Rundfunkteilnehmer.

sgedankens bei der Produktion sei hierdurch gekenn
net, der die Funkausstellung zu einem wichtigen Faktor
Aufbau unserer Wirtschaft mache. Über den Rahmen
r privatwirtschaftlichen Veranstaltung hinausge
ssen, errege sie heute über die deutschen Landes-
nzen hinaus die Aufmerksamkeit der gesamten Funk-

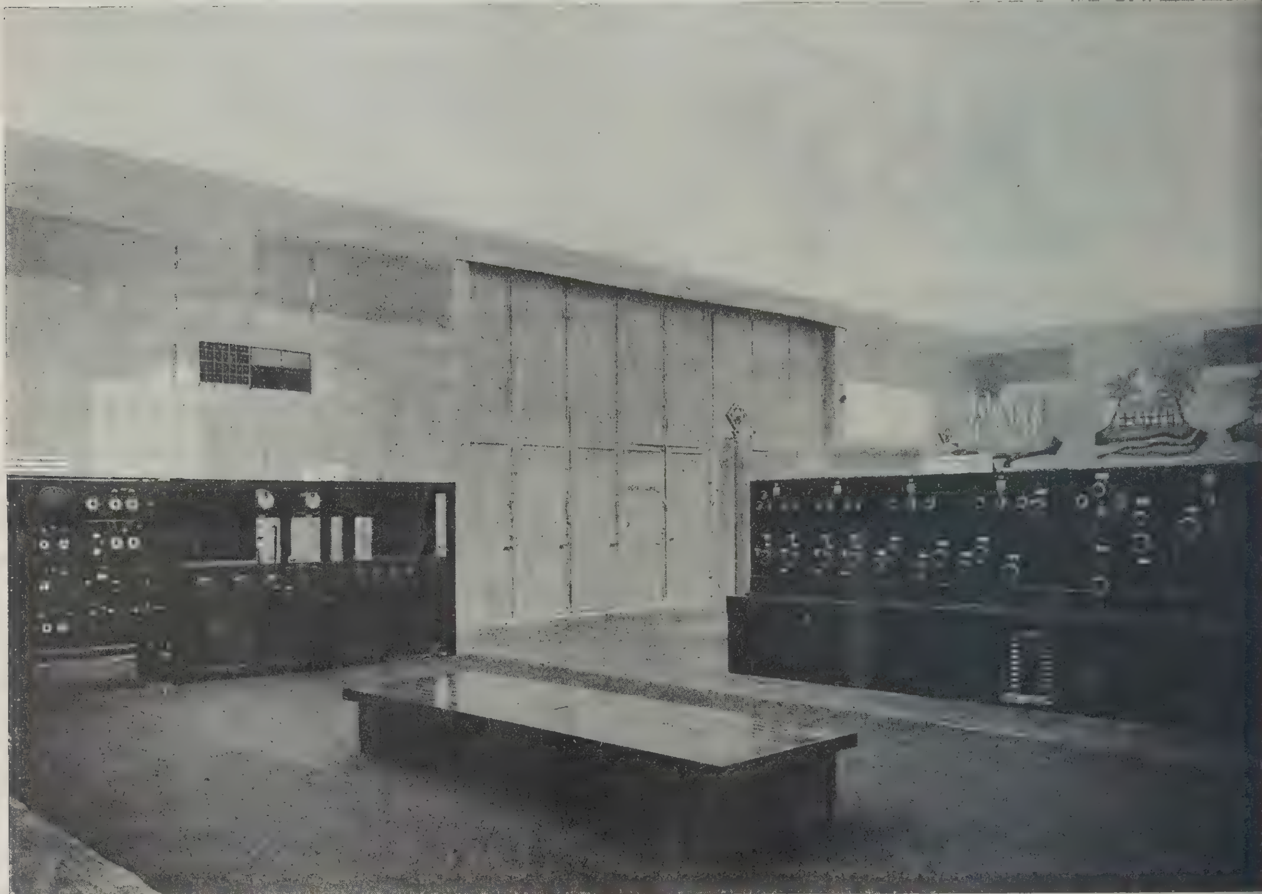
der Deutschen Reichspost, mit den Rundfunkorganisationen und der Stadt Berlin schloß der Redner mit dem Wunsche, daß auch die diesjährige Große Deutsche Funkausstellung das Ansehen deutschen Geistes und deutscher Arbeit mehren und zu einer neuen Kraftquelle für die junge deutsche Funkindustrie werden möge.

Nach Schluß der Ansprache wurde das Programm des mit der Ausstellungseröffnung verbundenen Festkonzerts der Funkstunde AG fortgesetzt. Nach Liedern von Sigrid Onegin wurde die glanzvolle Vormittagsveranstaltung durch die hervorragend aufgeführte 7. Symphonie von Beethoven beschlossen. Nach dem Schluß des Festakts, der auf die deutschen Rundfunksender übertragen wurde, vereinigten sich die Gäste unter Führung der Ausstellungsleitung zu einem Rundgang durch die Ausstellungsräume.

Die Ausstellung bot ein vorzügliches Gesamtbild. Rein äußerlich ist hervorzuheben, daß im Gegensatz zu früheren Jahren die Vorführungen durch Lautsprecher nicht mehr in den offenen Ständen der Industrieausstellung erfolgten, was ein Chaos von Tönen ergeben und eine Beurteilung der einzelnen Geräte außerordentlich erschwert hätte, sondern daß nur in abgeschlossenen Kojen vorgeführt werden durfte. Eine strenge Beaufsichtigung sorgte für die Befolgung dieser Anordnung. Man erkannte die gewonnenen Ausstellungserfahrungen. Bemerkenswert war ferner die Tatsache, daß es sich bei den zur Schau gestellten Apparaten nicht mehr, wie früher vielfach, um laboratoriumsähnliche Geräte, sondern um technisch durchkonstruierte Serienfabrikate handelte. Die Zahl der Fabriken, die sich gegenwärtig mit der Herstellung von Rundfunkgerät befassen, ist gegenüber den Anfangszeiten des Rundfunks etwa um die Hälfte zurückgegangen, weil eine große Zahl von Gelegenheitsfirmen aus Mangel an Sachkenntnis und technischem Können aus der Funkindustrie ausgeschieden ist. Erfährt man demgegenüber, daß gleichzeitig die Produktion um ein Vielfaches gestiegen ist, d. h. daß jede Herstellerfirma e das Doppelte davon an Umsatz aufzuweisen hat, so nir es nicht wunder, wenn man feststellen konnte, daß sich gemein eine Verbesserung der Qualität in Verbindung einer Senkung der Preise für gute Apparate anzubah scheint.

Die Berliner Funkausstellung, die in der Öffentlic von jeher als ein Markstein in der Entwicklung des Ru funkwesens galt und demnach über die Arbeiten des a laufenen Jahres Rechenschaft ablegen, den gegenwärt Stand der Funktechnik zeigen und die Aussichten für Zukunft ersehen lassen soll, kann mit Recht als Begrenz eines Funkjahres bezeichnet werden. Zwar hatte 6. Große Deutsche Funkausstellung bei dem hohen St der Entwicklung, den die Rundfunkempfangstechnik erreicht hat, keine besonderen Schlager zu verzeichnen, derart, daß technische Lösungen gezeigt wurden, die gegenwärtigen Stand der Wissenschaft vorausei immerhin war vieles Bemerkenswerte zu sehen. schon in früheren Jahren bekannten Netzanschlußein tungen und Schirmgitterröhren beherrschten in diesem den Empfängerbau fast vollständig. Wenn auch neben Netzanschlußempfängern und trotz ihrer vorzüglichen führung von den meisten Firmen noch Batterieempfä ausgestellt wurden, so mag die Erklärung hierfür dar suchen sein, daß Netzanschlußempfänger nicht immer selbe Geräuschfreiheit beim Empfang geben wie Batt empfänger, und daß ihre Entwicklung für Gleichstrom noch nicht abgeschlossen ist. Über die Netzgeräusche wi

Abb. 3.



Gleichwellen- und Kurzwellensender auf dem Ausstellungsstand der Deutschen Reichspost.

meisten Fällen wegen der einfachen Bedienung und Be-
sicherheit hinweggesehen werden. Der Ruf »Los von
Batterien«, der schon seit Einführung des Empfangs
Röhren laut wurde, trat denn auch dem Besucher
ll entgegen. Wenn er auch in den Anfangszeiten des
funks vielleicht berechtigter war als heute, wo der
funkhörer an die Wartung der Heizbatterien mehr
hnt ist und die Anodentrockenbatterien einen hohen
der Vollkommenheit erreicht haben, so konnte sich die
riespeisung doch nicht auf die Dauer behaupten. Denn
Netzanschlußgeräten steht gegenüber dem Batterieemp-

Schwierigkeiten bei der Gleichrichtung bestanden. Es wurde daher fast ausschließlich die Röhre mit indirekter Heizung verwendet, wobei der Heizfaden, dem der Wechselstrom unmittelbar zugeführt wird, durch eine wärmeleitende elektrisch isolierende Schicht von der emittierten Masse getrennt ist, so daß elektrische Beeinflussungen durch den Wechselstrom nicht eintreten können. Wenn auch diese Art der Heizung vorherrschte, so wurden vereinzelt auch die Kurzfadenlampen ausgestellt, deren kleines Spannungsgefälle am Faden eine geringe Beeinflussung durch den Wechselstrom gibt, oder Geräte gezeigt, bei denen der Heiz-

Abb. 4.



Rundfunk-Übertragungseinrichtung auf dem Ausstellungsstand der Deutschen Reichspost.

r der große Vorteil zur Seite, daß der Hörer ohne
vierige und lästige Kontrolle die Gewähr hat, jeder-
einen Apparat mit den richtigen Spannungen auf ein-
e Weise in Betrieb setzen zu können. Die schnelle Ein-
ng des Netzanschlusses war weiter unterstützt durch
Verwendung großer Lautsprecher und der damit erfor-
hen hohen Anodenstromstärke sowie vor allem auch
rch, daß vom Verband Deutscher Elektrotechniker ge-
te Vorschriften für den Bau von Netzanschlußemp-
rn herausgegeben worden sind, die den Anschluß an
Lichtnetz ungefährlich machen. Die ausgestellten Netz-
lußgeräte waren fast durchweg solche für ein Wechsel-
netz, mit dem ja in den meisten Fällen zu rechnen ist.
verzichtete hierbei in den meisten Fällen darauf,
dem Anodenstrom auch den Heizstrom in Gleichstrom
wandeln, weil für die benutzte größere Stromstärke

strom, z. B. über Cuprox-Gleichrichter, in Gleichstrom verwandelt wird, bevor er dem Heizfaden zugeführt wird. Diese Einrichtung hat den Vorteil, daß gewöhnliche Röhren verwendet werden können, macht das Gerät andererseits aber verwickelter.

Der Bau der Empfänger war weiter sehr stark durch die Verwendung der Schirmgitterröhren beeinflußt worden. Die Schirmgitterröhre gibt eine wesentlich größere Verstärkung auch bei Hochfrequenz her, so daß die früher vielfach ausgestellten Großempfänger mit sechs und mehr Röhren nur vereinzelt zu sehen waren. An deren Stelle waren Empfänger bis höchstens fünf Röhren getreten, die trotz der geringeren Röhrenzahl eine so große Verstärkung aufwiesen, daß sie entweder mit kleinem Rahmen oder mit kurzem Antennendrähtchen ohne Erdanschluß arbeiten konnten. Dadurch ist einmal die gegenseitige Beein-

flussung der Empfangsanlagen auf demselben Grundstück beseitigt, und zum zweiten werden auch viele elektrische Störungen, die heute durch die Erde in den Empfänger gelangen, unschädlich gemacht. Die wertvolleren Empfänger waren demnach wesentlich kleiner, handlicher und billiger geworden. Bei diesen Empfängern herrschte vielfach noch die Neutrodynschaltung vor, jedoch hatten mehrere Firmen auch die Superhetschaltung verwendet, da sie auf diese Weise den guten Verstärkungsgrad der Schirmgitterröhren noch besser ausnutzen zu können hofften. Die meisten Empfänger besaßen einen Wellenbereich von 200 bis 2 000 m, der meistens ohne Austausch von Spulen, in vielen Fällen sogar ohne Umschaltung zu bestreichen war. Einzelne Empfänger gestatteten außerdem, durch Spulenaustausch bis auf 10 m herabzugehen. Viele hochwertige Empfänger waren ferner so eingerichtet, daß ihr Verstärker mit Lautsprecher im Anschluß an eine Schalldose verwendet werden konnte. Es ist dadurch die Möglichkeit gegeben, das Gerät auch zur lautstarken Wiedergabe von Schallplattenmusik auszunutzen. Besonders augenfällig war es und sehr zu begrüßen, daß auch bei den einfachen Geräten immer mehr und mehr auf größere Selektivität Wert gelegt wurde. Es ist dies von außerordentlicher Bedeutung, da bei der großen Zahl von Sendern und ihrer zunehmenden Leistung ein Freikoppeln des eigenen Senders nur mit selektivem Gerät möglich ist. Es wäre zu wünschen, daß die allgemeine Einführung solcher selektiven Empfänger weitere Fortschritte machte, womit die ständigen Klagen über Störungen durch fremde Sender nach und nach verstummen würden.

Wie der Besucher auf der Ausstellung weiter feststellen konnte, hat das Interesse am Kurzwellenempfang immer mehr zugenommen, und die Industrie trug diesem Interesse ausreichend Rechnung. Eine große Zahl ausgestellter Kurzwellenempfänger diente als Beweis hierfür. Einige Firmen hatten Vorschaltkreise gebaut, die zusammen mit den normalen Rundfunkempfängern einen brauchbaren Kurzwellenempfang abgaben. Es ist aber nicht etwa damit zu rechnen, daß, wie man vielfach hören konnte, mit den Kurzwellenempfängern hier in Deutschland ein brauchbarer Empfang des neuen deutschen Kurzwellensenders in Königs Wusterhausen erzielt werden kann, da wegen der besonderen Ausbreitungsvorgänge bei kurzen Wellen auf den kleinen Entfernungen innerhalb Deutschlands kaum mit unverzerrtem Empfang gerechnet werden kann. Die kurzen Wellen haben in erster Linie die Aufgabe zu erfüllen, einen Empfang auf ganz große Entfernungen zu ermöglichen.

Angesichts der Tatsache, daß sich trotz der stürmischen Entwicklung des Netzanschlusses die Batterieempfänger zu behaupten verstanden, waren die Batteriefirmen sehr bemüht, ihre Fabrikate weiter zu verbessern, um der drohenden Vorherrschaft des Netzanschlusses entgegenzuarbeiten. Da durch die Forderung nach größeren Lautsprechern und besonders durch die Verwendung elektrodynamischer Lautsprecher verhältnismäßig große Endströme gebraucht werden, mußten auch die Anodenbatterien größere Kapazitäten als früher erhalten. Man sah daher eine Reihe von Trockenbatterien mit einer Kapazität von mehreren Amperestunden. Ein Nachteil bei der Anodenbatterie war bisher immer noch die beschränkte Lagerfähigkeit, die man aber durch vorzügliche Isolierung im inneren Aufbau der Batterie wesentlich erhöht hat. Es wurden u. a. Anodenbatterien gezeigt, deren Einzelzellen nicht nur mit besonderem Trenngitter versehen, sondern auch noch in Paraffin eingebettet waren. Außerdem waren Akkumulatoren für die Anodenspeisung gebaut worden, die Trockensäure gefüllt waren. Diese erstarrt nach k Zeit zu einer festen gelatineartigen Masse, so daß ein fließen von Säure unmöglich ist und auch der Trans dieser Batterie erleichtert wird.

Auf dem Lautsprechergebiet hat der Wettkampf zwi elektrodynamischem und elektromagnetischem Lautspr außerordentlich befruchtend gewirkt. Die schon im vor Jahre bevorzugten dynamischen Lautsprecher haben da oberte Feld namentlich für große Lautstärke weiter hauptet, aber man darf nicht vergessen, daß sie im gemeinen eine größere Energie erfordern und eine z liche Felderregung benötigen. Sie sind daher in der schaffung und im Betrieb teurer als die magneti Lautsprecher. Einige Firmen haben sich daher bem auch den magnetischen Lautsprecher durch wissenscha richtige Bemessung und Anordnung des Ankers magnetischen Feld, ferner durch richtige Dämpfung resonanzfreie Befestigung der Membran weiter zu bessern. Im Zusammenhang mit der Entwicklung gr Lautsprecher in Gartenlokalen, großen Hallen und freien Plätzen sind auch die Kraftverstärker weiter gebildet worden und wurden vielfach auf der Ausstel gezeigt. Man konnte Kraftverstärker für Wohnräume 1 Watt, für große Säle und Gartenlokale von 6 10 Watt und für freie Plätze bis 50 Watt sehen.

Was die Ausstellung von Einzelteilen für die Empfa apparate betrifft, so war bei deren Ausführung n Neues festzustellen, da in dem Bau von Kondensat Transformatoren usw. schon im vorigen Jahre das geliefert wurde, was hierfür in Frage kam. Von Int dürfte nur sein, daß auf die Güte der Isolation bei einzelnen Teilen noch mehr Wert gelegt wurde als bi was namentlich durch die Bevorzugung des Netzanschl erforderlich geworden ist. Bei den Spulen sah man große Zahl von neuen Konstruktionen, darunter einige schöne Ausführungen von Kleinspulen, die bei winzigen messungen verhältnismäßig hohe Selbstinduktionswert saßen und infolge ihrer Kleinheit Fremdkopplung vermi

Der Rundgang durch die Stände der Industrie ganz allgemein erkennen, daß die Herstellerfirmen nicht bestrebt gewesen waren, technisch möglichst vollkommene räte zur Schau zu stellen, sondern darüber hinaus auc wußt bemüht gewesen sind, mit der technischen Voll menheit eine Formschönheit und Eleganz in der äuß Gestaltung der Apparate zu verbinden. Bei der Be tung der Gehäuse für Empfänger und Lautsprecher demzufolge in reichem Maße die Verwendung von ver den getönten Edelhölzern festzustellen, wodurch die G unauffällig in jede Wohnungseinrichtung eingefügt we können. Die gesamte Industrieausstellung war in alten Funkhalle 4 und in einem Teil der neuen H untergebracht. In welch wachsendem Maße die Indu von der Ausstellungsmöglichkeit auf der großen Funk stellung seit dem Bestehen des Rundfunks Gebrauc macht hat, darüber mögen die nachstehenden Zahlen auf den Angaben der Abteilung »Funkausstellung« Ausstellungs-, Messe- und Fremdenverkehrsamt der Berlin beruhen, Aufschluß geben. Es sind von der dustrie an Ausstellungsfläche belegt gewesen:

im Jahre	1924	3 600 qm,
» »	1925	4 200 »
» »	1926	4 600 »
» »	1927	5 600 »
» »	1928	7 100 »
» »	1929	8 300 ».

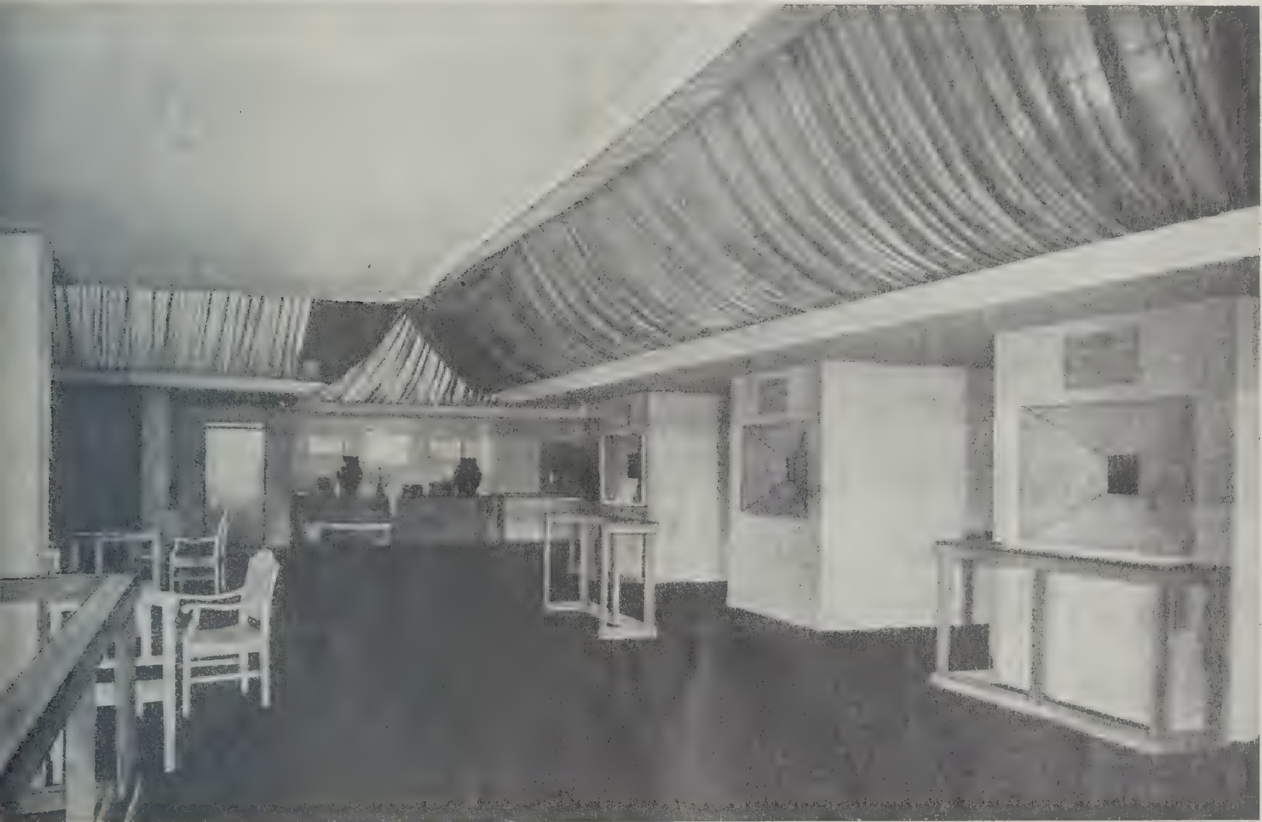
diesen Zahlen über die belegte Ausstellungsfläche sind von den Behörden und Sendegesellschaften in Anspruch [genom]menen Räume nicht mit berücksichtigt. Sie geben lediglich die von der Industrie belegten Gebäudeteile

[K]urz vor dem Ende der neuen Halle 7, wo die Industrie[…] ihren Abschluß fand, gelangte man durch einen ge[mein]samen Eingang zu der Ausstellung der Reichs-Rund[funk]-Gesellschaft und der Deutschen Reichspost. Beim Ein[tritt] in diesen Teil der Ausstellung bemerkte man zunächst [in e]inem großen Glaspavillon der Reichs-Rundfunk-Gesell[schaf]t deren Empfangslaboratorien, vor allem ihre Kurz[well]enempfänger, mit denen die Übertragung aus Amerika [in d]er letzten Zeit durchgeführt worden ist. In der wei[tere]n Abteilung der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft fiel be[sond]ers eine plastische Darstellung des Rundfunks ins [Au]ge, die später in der Eingangshalle des neuen [Ber]liner Funkhauses aufgestellt werden soll. Das im Bau [befi]ndliche neue Haus, von dem ein Modell in der Ausstel[lun]g der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft zu sehen war, wird [in] unmittelbarer Nähe der Ausstellungshallen errichtet. [Sei]ne Lage ist aus der Abb. 1 zu erkennen. An den Wän[den] in dem Stande der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft fand [man] ferner ansprechende Darstellungen über den Wert des [Run]dfunks für die einzelnen Berufskreise und über die [Tät]igkeitsgebiete der Sendegesellschaften.

[B]esonderer Beachtung erfreute sich eine bildliche Dar[stell]ung über die Entwicklung der Nachrichtenmittel im [Lau]fe der Jahrhunderte vom Altertum bis zur Neuzeit. [Hie]rin sind von den Lichtsignalen, die den Fall Trojas in der Heimat der Griechen schnell bekanntmachten, und dem Läufer von Marathon über die erste Schiffspost und die Kamel-, Ochsen- und Taubenpost des Morgenlandes, die Überlandpost in Japan und die Trommellaute der Neger bis in das Mittelalter und die neue Zeit hinein die verschiedensten Arten der Nachrichtenmittel im Bilde festgehalten. Zu erwähnen wäre hierin die Darstellung der Nürnberger Zeitungspost (1574), des kursächsischen Postillons (1660), des Reichspostboten (1750), des mecklenburg-schwerinschen Postmeisters (1807) und des Thurn- und Taxisschen Briefträgers (1847). Mit der Entwicklung der Technik folgen in der erwähnten bildlichen Darstellung die neuzeitlichen Mittel des Nachrichtenverkehrs: An die Bilder der ersten Eisenbahn, des späteren Postschnellzuges, des Postdampfschiffs, des Postkraftwagens und des Flugzeuges schließen sich die Telegraphenapparate an, der optische Telegraph, die verschiedenen elektrischen Systeme, Morse, Hughes, Rohrpost, Fernsprecher und Bildtelegraphie, bis schließlich das moderne Funkwesen mit dem Wirtschaftsrundfunk und dem allgemeinen Unterhaltungsrundfunk den Abschluß der Entwicklungsreihe bildet. In welchem Umfang die Zahl der Rundfunkteilnehmer im Deutschen Reich während der abgelaufenen 6 Jahre zugenommen hat, darüber gab ein anschauliches Transparent der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft Aufschluß. Das Wachsen der Teilnehmerzahl in den einzelnen Jahresabschnitten ist in der graphischen Darstellung (Abb. 2) zu erkennen.

An die Ausstellung der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft schloß sich der Stand der Deutschen Reichspost an. Hier

Abb. 5.



Blick in die Fernsehabteilung der Deutschen Reichspost.

fiel dem Besucher zunächst eine Reihe von Wandtafeln auf, die ein fesselndes Bild von den Rundfunkempfangsverhältnissen in Groß-Berlin auf Grund einer Umfrage abgaben, die im Frühjahr 1929 bei den Rundfunkteilnehmern stattgefunden hat. Man konnte aus den Tafeln erkennen, daß in der näheren Umgebung des Witzlebener Senders verhältnismäßig wenig auf dem Deutschlandsender gehört wird, während mit zunehmender Entfernung vom Witzlebener Sender die Beteiligung am Empfang des Deutschlandsenders immer größer wird. Auf einer anderen Tafel war dargestellt, in welchem Verhältnis die Berliner Rundfunkteilnehmer für Fernempfang eingerichtet sind. Auch hier war zu sehen, daß um den Witzlebener Sender herum gürtelförmig Gebiete liegen, in denen eine durchschnittlich gleiche Zahl von Fernempfängern vorhanden ist, die mit der Entfernung vom Ortssender zunimmt. Die Beeinträchtigung des Fernempfangs durch den Ortssender, die auf einer dritten Tafel dargestellt war, zeigte sich, wie zu erwarten war, am stärksten in der näheren Umgebung der beiden Berliner Sender (Witzleben und Boxhagener Straße). Eine Feststellung nach den benutzten Empfangsgeräten ließ auf der nächsten Tafel erkennen, daß in Berlin rund dreimal soviel Röhrengeräte betrieben werden als Detektorempfänger. Es arbeiten nämlich etwa 75 v H der Rundfunkhörer mit Röhren und rund 25 v H mit Kristall. Dieses Verhältnis schwankt indes außerordentlich stark in den einzelnen Stadtteilen. Der Detektorempfang ist naturgemäß am größten in der Nähe des Witzlebener Senders und nimmt mit seiner Entfernung ab. Weitere Tafeln gaben einen Überblick über den Umfang der Störungen in den einzelnen Gegenden von Groß-Berlin. Man konnte daraus erkennen, daß die Zahl der Störungen in den am dichtesten bebauten Stadtteilen ihren Höchstwert erreichen, während sie in den weniger dicht bebauten Stadtteilen zurückgehen. Straßenbahnstörungen werden im Zentrum der Stadt naturgemäß am stärksten beobachtet und verschwinden in den Vororten zum Teil vollständig.

Die Deutsche Reichspost zeigte weiter eine Gleichwellenanlage, die ein anschauliches Bild der heute im Betrieb befindlichen Gleichwellensender Berlin (Boxhagener Str.), Stettin und Magdeburg abgibt. Man erkannte in dem Gestell des Senders zunächst den Steuersender für das ganze Gleichwellensystem, der über Kabel nach den angeschlossenen Orten die nötige Frequenz zuzuleiten hat, wo dann in besonderen Stufen die Vervielfachung der Frequenz erfolgt, die den eigentlichen Sendern zugeleitet wird. Die ausgestellte Gleichwellenanlage entsprach in ihrem Aufbau vollständig den in Berlin, Stettin und Magdeburg im Betrieb befindlichen gleichartigen Sendern. Ferner war von der Deutschen Reichspost ein Kurzwellensender ausgestellt, dessen Bauart dem neuen Weltrundfunk-Kurzwellensender entsprach. Der Sender hat sieben Stufen, deren erste, die Kristallstufe, mit nur wenig Watt belastet ist. Sie dient, was bei Kurzwellen besonders wichtig ist, für die genauste Innehaltung der Frequenz, kann aber anderseits, was eine Eigentümlichkeit der Quarzplatten ist, nur für Schwingungen bis zu 3 000 kHz benutzt werden. Die Leistungssteigerung und Frequenzvervielfachung geschieht in den folgenden Stufen, von denen jede einen abgestimmten Gitter- und einen abgestimmten Anodenkreis besitzt. Der Sender verfügt also mit dem Gitterkreis der Kristallstufe und mit dem Antennenkreis über vierzehn abzustimmende Kreise. Die Modulation findet in der vorletzten Stufe statt, und zwar nach der Gittergleichstrommethode. Da die am Ende des Rundfunkkabels vorhandene Leistung nicht ausreicht, um den Sender genügend auszusteuern, wird sie in einem Endverstärker mit z 50-Watt-Röhren verstärkt, bevor sie den Modulatic röhren zugeführt wird. Eine bildliche Darstellung hir dem Sender brachte zum Ausdruck, daß ein brauchb Empfang des Kurzwellensenders nur auf ganz große E fernungen zu erwarten ist. Ansichten des Gleichwel und des Kurzwellensenders sind in der Abb. 3 zu kennen. Weiter zeigte die Deutsche Reichspost eine tricbsmäßig aufgebaute Rundfunk-Übertragungseinr tung in Form eines modernen Rundfunkleitungsverst kers (Abb. 4). In dem Gestell sind die Verstärker mit behör und Kontrolleinrichtung untergebracht, von wo Leitungen über spulenbelastete Kabel, die in der Abbild angedeutet sind, weiter nach den fernen Orten gehen, denen die Übertragung erfolgen soll.

Einer besonderen Anziehungskraft erfreute sich andere Vorführungsstelle der Deutschen Reichspost, welcher den Besuchern die verschiedenen Arten von S geräuschen durch fremde elektrische Anlagen zu Gehör bracht und erläutert wurden. Es war u. a. ein klei Modell einer störenden Straßenbahn aufgebaut, fer wurden Heilgeräte, Staubsauger, elektrische Nähmaschi sowie Kleinmotoren aller Art im Betriebe vorgeführt an ihnen die charakteristischen Geräusche der verschiede Störungsquellen sinnfällig gemacht. Im Anschluß hie wurde für jedes störende Gerät gezeigt, durch welche nischen Mittel eine Störbefreiung in den einzelnen Fä erzielt werden kann. Der lebhafte Besuch dieses Stan der Deutschen Reichspost legte Zeugnis dafür ab, daß Rundfunkhörer gern die Gelegenheit ergriffen, die schiedenen Störgeräusche unterscheiden und damit die sachen vieler Störungen erkennen zu lernen, sowie über Möglichkeit des zweckmäßigsten Störschutzes aufgeklär werden. Sachgemäße Vorträge und Erklärungen bei Vorführung sorgten dafür, daß den Besuchern die A der Mittel zur Störbefreiung für die einzelnen Fälle gemacht und damit gegebenenfalls erleichtert wurde.

Den Abschluß der Ausstellung der Deutschen Reichs bildete in einem besonderen Raum am Ende der Ha die Abteilung für das Fernsehen, in welcher der Öf lichkeit die Fortschritte gezeigt wurden, die auf dem Ge des Fernsehens in den letzten Jahren gemacht worden Der Raum war künstlich verdunkelt, um die Schärfe Lichtstärke der ferngesehenen Bilder zu erhöhen. Es den 4 Systeme nebeneinander gezeigt, und zwar mit Geräten nach den Methoden von Karolus-Telefunken, Mihaly und von Baird sowie nach Arbeiten der Deut Reichspost, die im Reichspostzentralamt entwickelt wo waren. Die nach den verschiedenen Arten ferngesend Bilder konnte man in dem mittleren Pavillon in fen artig eingefügten Öffnungen erblicken (Abb. 5). Die F sehversuche nach Karolus-Telefunken brachten bew Gegenstände, z. B. Köpfe von Personen, während die ü gen Systeme Filmvorführungen zur Schau brachten. Sender für die Fernsehdarbietungen standen teils an Seitenwänden des Fernsehraumes, teils waren sie daru im Keller der Halle aufgestellt, und man konnte ihre A art und Bedienung sowohl für die Filmübertragungen auch für das Fernsehen von Personen und Gegenstände Augenschein nehmen. Eine vielbeachtete und besuchte an Anordnung zeigte das gegenseitige Fernsehen bei ei Ferngespräch zwischen zwei Orten. Für dieses Fernspre mit gleichzeitigem Sehen des Gesprächspartners waren fernt voneinander in entgegengesetzten Ecken des Rau zwei Fernsprechzellen aufgestellt, zwischen denen diese pelte Übertragung ausgeführt wurde. Man konnte hie

ich die Gesichtszüge und das Mienenspiel des Sprechen- in der anderen Zelle an einer Mattscheibe neben dem sprechapparat in der eigenen Zelle erkennen. Der Ein- der gezeigten Darbietungen war für das Publikum lüffend, und man hörte vielfach Worte des Staunens die Fortschritte der Technik, die darin zutage traten. Hauptanwendungsgebiet für das Fernsehen dürfte das Gebiet des Rundfunks sein, und so waren denn die verschiedensten Rundfunkfernsehempfänger ausge- und wurden vorgeführt. Da mit den normalen dfunksendern etwa 15 000 Bildpunkte in der Sekunde tragen werden können, jedes Bild aber andererseits estens 10mal in der Sekunde vollständig übertragen en muß, um den Eindruck einer anschaulichen Einheit- eit hervorzurufen, ist die Übertragung des Bildes auf tens 1 500 Bildpunkte begrenzt. Bei den ausgestellten raten wurde zum größten Teil mit 1 200 Bildpunkten 12,5 Bildern in der Sekunde gearbeitet. Dieses Fre- zband kann von den üblichen Rundfunksendern und fängern noch gut übertragen werden. Trotz des Flim- s der gesendeten Bilder und ihrer groben Umrisse den sowohl Köpfe wie Filme mit ausreichender Deut- eit übertragen. Man könnte natürlich durch Steige- der Bildpunktzahl und damit der Anzahl der Bilder r Sekunde ihre Güte verbessern, doch würde das eine reiterung des Frequenzbandes und zu seiner Übertra- gung besondere Funksender und -empfänger erfordern. Fernsehempfänger für Rundfunkzwecke waren in größerer Zahl vorhanden und stellten sich als Zusatzgeräte zu dem normalen Rundfunkempfangsgerät dar. Eine reichhaltige Sammlung verschiedener Einzelteile für Fernsehapparate, wie Nipkowscheiben, Glimmlampen, Photozellen, vervollständigten diese Sonderausstellung der Deutschen Reichspost.

Die Bedeutung der Funkausstellung für das öffentliche Leben Berlins und der Anklang, den sie in allen Kreisen weit über die Hauptstadt und die Reichsgrenzen gefunden hat, fanden ihren Niederschlag in den Auslassungen der Presse. Nicht nur die Fachpresse, die sich naturgemäß auf das eingehendste mit der Funkausstellung und den von den einzelnen Herstellerfirmen gezeigten Geräten beschäftigte, sondern auch die Tageszeitungen des In- und Auslandes machten in längeren Ausführungen auf die Veranstaltung aufmerksam und besprachen die technischen Fortschritte, die auf der Funkschau zu sehen waren. Der Besuch der Ausstellung war vom ersten Tage an sehr lebhaft. Vorträge an den einzelnen Tagen über zeitgemäße Fragen aus dem gesamten Gebiet des Funkwesens hielten das Interesse der Besucher wach, und sachgemäße Führungen durch die einzelnen Abteilungen sorgten dafür, daß auch bei nur kurzem Besuch den Anwesenden das Wesentlichste auf den einzelnen Ständen gezeigt und vorgeführt wurde.

Der Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie 1919 bis 1929[1]).

Von Postrat Teubner, Hamburg.

I. Die Vorgeschichte.

n der Reihe der deutschen Schiffahrtsgesellschaften ist Hamburg-Amerika Linie nicht nur die bedeutendste, ern auch die älteste. Am 27. Mai 1847 war es, als Anzahl Hamburger Kaufleute zur Gründung eines ffahrtsunternehmens 450 000 Mark zeichnete. Zweck Gründung war »eine regelmäßige Verbindung Ham- s mit Nordamerika mittels Segelschiffe unter Ham- er Flagge«. Jener Betrag reichte zum Bau dreier er aus. Die ersten beiden Vollschiffe »Deutschland« »Amerika« wurden im Oktober 1848 fertig, und am Oktober trat die »Deutschland« ihre erste Fahrt an. begann die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt- en-Gesellschaft, die Hapag, die sich später in »Ham- -Amerika Linie« umbenannt hat, ihre Tätigkeit als Segelschiffsreederei. Erst Mitte der fünfziger Jahre vorigen Jahrhunderts schaffte sie zwei Dampfer an; ählich wurden dann auch die inzwischen neu einge- en Segler durch Dampfschiffe ersetzt.

Während der folgenden drei Jahrzehnte hinderten Rück- ge verschiedener Art das Unternehmen an einem en Aufstieg. In den siebziger Jahren war die Hapag unter dem Gesichtswinkel eines hamburgischen Unter- nens betrachtet — recht ansehnlich, aber als eine erei von Weltruf konnte man sie damals noch nicht rechen. Ihrer Entfaltung und ihrem Ausbau stand Wettbewerb anderer Reedereien hemmend im Wege. ungewöhnliche, in diesem Umfange nie vorausgeahnte tieg begann erst, als Albert Ballin am 1. Mai 1886 Leitung der Reederei übernahm, ein Führer, von dem mit Recht sagt, daß er »mit genialem Weitblick die volks- und weltwirtschaftlichen Entwicklungen vorausschauend erkannte und ihre Forderungen für die Schiffahrt tatkräftig und mit unvergleichlichem organisatorischen Geschick zu verwirklichen wußte«. Die folgenden 28 Jahre bis zum Beginn des Weltkriegs bilden in der Geschichte der Hamburg-Amerika Linie einen Zeitabschnitt voller Erfolge. Unablässig wurde der Betrieb erweitert, die finanzielle Unterlage des Unternehmens verbreitert und verstärkt und dadurch seine Widerstandsfähigkeit gegen fremden Wettbewerb und unvorhergesehene wirtschaftliche Erschütterungen erhöht. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ihres Liniendienstes, Tüchtigkeit und Pflichttreue ihres Bordpersonals sowie die dauernde Verbesserung ihres Schiffsmaterials erwarben der Hamburg-Amerika Linie die Gunst der internationalen Reisewelt in demselben Maße wie das Vertrauen der deutschen und ausländischen Verlader. So wurde diese deutsche Reederei zu einer Zeit, als der deutsche Handel mit den fernsten Ländern in immer engere Beziehungen trat, zu einer der bedeutendsten Mittlerinnen des Weltverkehrs. Seit Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erweiterte die Hamburg-Amerika Linie ihren Dienst, der sich bis dahin lediglich auf Nordamerika, Mexiko und Westindien erstreckt hatte, auf die Ost- und Westküste Südamerikas. Auch nach Ostasien, Persien, Arabien und Afrika ging die Fahrt.

Unmittelbar vor Kriegsbeginn verfügte diese größte deutsche Schiffahrtsgesellschaft einschließlich der Neubauten über 438 Fahrzeuge mit 1 360 360 Br.-Reg.-Tonnen[2]); darunter befanden sich 194 Ozeandampfer. Mit dieser Flotte unterhielt die Hamburg-Amerika Linie selbständig oder gemeinsam mit anderen Reedereien 75 Überseelinien, die 400 bedeutendere Häfen aller Weltteile mit Ausnahme

[1]) Bearbeitet auf Grund der Geschäftsberichte der Hamburg-Amerika e für die Geschäftsjahre 1913 bis 1928.

[2]) 1 Brutto-Register-Tonne = 2,83 cbm.

Australiens anliefen. Es gab damals keine andere Schiffahrtsgesellschaft, die eine so große Flotte aufweisen konnte, eine Flotte, die im Jahre 1913 2 218 Überseereisen ausführte und 8,3 Millionen Frachttonnen Güter sowie 464 000 Reisende über See beförderte.

Da kam der Krieg. Jäh unterbrach er diese weltumspannende und weltverbindende Verkehrsarbeit.

II. Die Kriegsverluste.

Bei Kriegsausbruch mußte die Hamburg-Amerika Linie einen Teil ihrer Flotte und ihrer Organisation gemäß den Verpflichtungen, die sie dem Deutschen Reiche gegenüber eingegangen war, in den Dienst der deutschen Wehrmacht stellen. Gleichartige Verpflichtungen hatten ja auch die ausländischen Reedereien gegenüber ihren Regierungen übernommen. Angesichts der Tatsache, daß nacheinander die bedeutendsten Weltmächte gegen Deutschland in den Kampf eintraten und daß zahlreiche kleinere Mächte diesem Beispiele folgten, ließ es sich voraussehen, daß ein großer Teil der stolzen Ozeanflotte während der Kriegsdauer verlorengehen würde. Aber diese Befürchtung erfüllte sich in einem Umfange, wie niemand ihn vorausgeahnt hatte. So wurden beschlagnahmt oder gekapert in Rußland 2, in England und seinen Kolonien 7, in Portugal und seinen Kolonien 10, in Italien und seinen Kolonien 9, in Cuba 2, Brasilien 11, Uruguay 3, Schanghai 1 und in den Vereinigten Staaten und ihren Kolonien 35 Seeschiffe der Hamburg-Amerika Linie. Als Begleitdampfer deutscher Kriegsschiffe wurden im Ausland 12 Dampfer versenkt oder gekapert; als Sperrschiffe im Ausland und beim Schutze der heimischen Gewässer gingen 7 Schiffe der Reederei unter, ebenso vor der Themsemündung beim Minenlegen der Dampfer Königin Luise. Dabei fand der tapfere Führer dieses Schiffes nebst der ganzen Besatzung den Heldentod.

Aber die Verluste der Hamburg-Amerika Linie beschränkten sich nicht nur auf diese Schiffe. Auch wertvolle Anlagen und Gebäude nebst umfangreichem Grundbesitz gingen im feindlichen Ausland sowie in den deutschen Schutzgebieten und Kolonien verloren. Ein besonders schwerer Schlag war es für die deutsche Reederei, als beim Ausbruch des Krieges mit den Vereinigten Staaten deren Regierung ihre Hand auf die nordamerikanische Organisation sowie auf die wertvollen Kaianlagen in Hoboken und den Grundbesitz der Gesellschaft in New York legte. Was diese Beschlagnahme bedeutete, erhellt aus der Tatsache, daß der größte Teil des Kajütgeschäfts, ferner ein großer Teil des Zwischendeckverkehrs und endlich ein bedeutender Teil des Frachtverkehrs aus den Vereinigten Staaten gekommen war. Zu ihrer Gewinnung und Bewältigung war im Laufe von Jahrzehnten eine Organisation aufgebaut worden, die im internationalen Reedereigeschäft von keiner Seite übertroffen wurde. Die Leiter der nordamerikanischen Organisation der Hamburg-Amerika Linie hatten mit vorbildlicher Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit sich der Aufgabe gewidmet, die Organisation bis zum Friedensschluß unversehrt zu erhalten, obwohl ihnen der Verkehr mit der Stammgesellschaft in Hamburg außerordentlich erschwert wurde, auch als die Vereinigten Staaten noch neutral waren. Mit der Beschlagnahme der baulichen Anlagen, der Schiffe, des sonstigen Materials und der Geldmittel der Hamburg-Amerika Linie in Hoboken, New York usw. seitens der amerikanischen Regierung brach der dortige Dienst der Gesellschaft zusammen. Die Frucht jahrzehntelanger mühseliger Arbeit war verloren.

Zu den durch den Krieg herbeigeführten schweren V[illegible] lusten an Seeschiffen, zu der Einbuße an wertvollem B[illegible] und unentbehrlichen Stützpunkten in überseeischen Gebie[illegible] zu der Vernichtung der unschätzbaren Organisation in [illegible] Vereinigten Staaten kam bei Kriegsende — am 9. Nov[illegible] ber 1918 — der unersetzliche Verlust, den die Hambu[illegible] Amerika Linie durch den Tod ihres Führers Albert Ba[illegible] erlitt. Er war der eigentliche Schöpfer dieser Reede[illegible] gewesen, einer der großen Baumeister der deutschen W[illegible] schaft, die durch den Weltkrieg in ihren Grundfesten [illegible] schüttert wurde. Für die Größe und das internatio[illegible] Ansehen seiner Schöpfung ist die Tatsache besonders [illegible] zeichnend, daß die Vernichtung der von Albert Ballin [illegible] erster Linie aufgebauten deutschen Seegeltung eines [illegible] Ziele unserer Feinde gewesen ist. Dieser Vernichtungsw[illegible] gewann auch im Friedensvertrag von Versailles Gestal[illegible]

Im Teil VIII Wiedergutmachungen, Anlage 3 § 1 [illegible] Vertrags von Versailles heißt es:

»Deutschland erkennt das Recht der alliierten und a[illegible] ziierten Mächte auf Ersatz aller durch Kriegsereignisse [illegible] lorenen oder beschädigten Handelsschiffe und Fischereif[illegible] zeuge Tonne für Tonne und Klasse für Klasse an.

Indes soll das vorstehend anerkannte Recht auf [illegible] deutschen Schiffe und Boote unter folgenden Bedingun[illegible] ausgeübt werden, obwohl der heute vorhandene Ton[illegible] gehalt der deutschen Schiffe und Boote hinter dem von [illegible] alliierten und assoziierten Mächten infolge des deuts[illegible] Angriffs verlorenen Tonnengehalt erheblich zurückble[illegible]

Die deutsche Regierung überträgt in ihrem Na[illegible] und mit verbindlicher Wirkung gegen alle anderen [illegible] teiligten den alliierten und assoziierten Regierungen [illegible] Eigentum an allen den Reichsangehörigen gehören[illegible] Handelsschiffen von 1 600 Bruttotonnen und darü[illegible] ferner die Hälfte des Tonnengehalts der Schiffe, de[illegible] Bruttotonnengehalt zwischen 1 000 und 1 600 Tonnen [illegible] trägt, und je ein Viertel des Tonnengehalts der F[illegible] dampfer und der andern Fischereifahrzeuge.«

Alle diese Schiffe sollten gemäß § 2 innerhalb zw[illegible] Monate nach Inkrafttreten des Vertrags, d. h. zwei [illegible] nate nach dem 10. Januar 1920, abgeliefert werden. D[illegible] gemäß hatte die Hamburg-Amerika Linie vorbehaltlich [illegible] ihr seitens der Reichsregierung zu gewährenden sehr [illegible] ringfügigen Entschädigung abzugeben

a) 50 in Fahrt gewesene Seeschiffe sowie 8 in S[illegible] amerika interniert gewesene und in beschädigtem [illegible] stand nach Hamburg geschleppte Dampfer sowie
b) 11 beim Friedensschlusse im Bau befindliche Sch[illegible] worunter der damals noch unvollendete große Pa[illegible] gierdampfer Fürst Bismarck sich befand.

Die Ablieferung der unter b bezeichneten Sch[illegible] beruhte auf § 3 der Anlage III des Versai[illegible] Vertrags. Einschließlich dieser abgelieferten F[illegible] zeuge hatte die Hamburg-Amerika Linie während [illegible] Krieges und durch die Kriegsfolgen nicht weniger [illegible] 178 Ozeandampfer mit zusammen 1 235 357 Brutto-[illegible] gister-Tonnen verloren.

III. Der Wiederaufbau.

Angesichts der Größe dieser Verluste erwuchs und [illegible] starkte bei der Hamburg-Amerika Linie der Wille, [illegible] Verlorene in zäher Arbeit neu aufzubauen. Dieser Wie[illegible] aufbau ist zu einem erheblichen Teile geglückt. Das [illegible] heimnis des Erfolges ist nicht in fremder Hilfe und [illegible] allem nicht in staatlichen Subventionen zu suchen, d[illegible] Geldmittel sind der Reederei seitens des Deutschen Re[illegible]

nsoweit zugeflossen, als die Reederei eine Entschädi- für die verlorenen und abgelieferten Schiffe erhielt; ieser konnte aber nur ein kleiner Teil der Flotte rbaut werden. Darüber hinaus hat die Hamburg-ika Linie niemals Staatsgelder für die Erneuerung Schiffsparks oder für die Unterhaltung irgendeines näßigen Dampferdienstes empfangen, wie so viele ndische Gesellschaften sie seitens ihrer Regierungen ten haben. Der Wiederaufstieg ist namentlich da- herbeigeführt worden, daß die Hamburg-Amerika rühmenswerte Leistungen in die Waagschale warf, ngen, die diejenigen vieler ausländischen Reedereien rafen, opfervolle Leistungen, die sich nur erklären durch das Verantwortungsgefühl der Männer, die er Leitung der Geschäfte der Reederei betraut waren noch betraut sind.

der Schule Albert Ballins sind tüchtige, kenntnis- und wagemutige Führer herangereift. Von deut- Nationalbewußtsein erfüllt, haben sie eine untade- Geschäftsführung zur Richtschnur gewählt. Alle ihre nahmen sind durch unbedingte Zuverlässigkeit ausge- et gewesen. Die folgenden Ausführungen sollen er- en, welche Grundsätze die Hamburg-Amerika Linie hrer Wiederaufbauarbeit hinsichtlich der Finanz-, trags-, Verkehrs-, Schiffs- und Per- alpolitik befolgt hat, welche Hemmungen dem eraufbau entgegengestanden haben und zu welchen ebnissen die Wiederaufbauarbeit geführt hat.

1. Die Finanzpolitik.

e Geldmittel, die der Hamburg-Amerika Linie für Ersatz ihrer großen Schiffsverluste zur Verfügung en, waren zunächst außerordentlich geringfügig. alle schier unüberwindlich erscheinenden Schwierig-, die dem Wiederaufbau des Schiffsparks der erei sich entgegenstellten, hat jedoch die kluge zpolitik der Gesellschaft hinweggeholfen. Da die fsverluste ohne jedes Verschulden der Hamburg-rika Linie als unmittelbare oder mittelbare Folgen Kriegs eingetreten waren, so mußte das Deutsche dafür — mindestens in einem der Not der Zeit ent-henden Umfang — Ersatz leisten. Immerhin war es er üblen Finanzlage des Reichs nicht leicht, eine leid- angemessene Entschädigung durchzusetzen. Mit der hrten Entschädigung war aber der Wiederaufbau Handelsflotte in dem angestrebten und unbedingt gen Umfang bei weitem nicht zu ermöglichen. Zu n Zwecke mußte die Reederei vielmehr ihren Kredit, ihre jederzeit bewährte, rühmenswerte Geschäfts-ng ihr verschafft hatte, anspannen, indem sie ihr nkapital verstärkte und Anleihen aufnahm. Auch die und Weise, wie sie sich hinsichtlich der Dividenden-g, Abschreibungen und Rückstellungen verhielt, e das allgemeine Vertrauen und diente dem Wieder-u des Schiffsparks der Hamburg-Amerika Linie.

abei hat die Hamburg-Amerika Linie an ihrem be-cten Grundsatz festgehalten, die ihr anvertrauten er in sicher verzinslichen Schiffen anzulegen zugleich der fortschrittlichen Entwicklung aller ereieinrichtungen Rechnung zu tragen. Dieser Grund- rklärt es auch, weshalb die Hamburg-Amerika Linie r nicht zu Spitzenleistungen übergegangen ist, wie sie roßschiffen liegen, sondern daß sie zunächst sich die abe stellte, eine neuzeitliche und zugleich rentable mtflotte zu schaffen, die in erster Linie den praktischen ehrsbedürfnissen dient. Während des Wiederaufbaus ist die Gesellschaft bemüht gewesen, nach Möglichkeit mit ihrem Geschäftskapital auszukommen. Kapitalerhöhungen sind in der Hauptsache nur dann erfolgt, wenn es sich darum handelte, gute Schiffe und andere Reedereiwerte von außen hereinzunehmen, wie bei Übernahme der Harriman-Organisation nebst ihrer Flotte oder beim Aufkauf der Austral-, Kosmos- und Stinneslinien.

a. Reichsmittel zur Entschädigung für Schiffsverluste usw.

Bereits während des Kriegs hatte Albert Ballin ständig die Vorbereitung des Wiederaufbaus der deutschen Wirtschaft und besonders der Seeschiffahrt betrieben. Seinen unablässigen Einwirkungen ist das »Reichsgesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte« vom 7. November 1917 in erster Linie zu danken. Dieses Gesetz sah Beihilfen des Reichs für die Aufwendungen zum Unterhalt der Schiffe und ihrer Besatzungen während des Krieges im Ausland sowie zum Bau von Ersatzschiffen für die verlorengegangenen vor. Neue Handelsschiffe wurden während des Krieges naturgemäß nur in geringem Umfang fertiggestellt. Völlig unterbrochen wurde diese Neubautätigkeit durch die Ereignisse vom November 1918. Infolge dieser Ereignisse stiegen die Löhne und die Materialkosten in einem Umfang, daß die Bautätigkeit hätte eingestellt werden müssen, wenn die Regierung nicht in dem mit den deutschen Reedereien abgeschlossenen »Überteuerungsabkommen« sich bereit erklärt hätte, die über den Preisstand vom Oktober 1918 hinausgehenden Kosten gegen die Verpflichtung der Reedereien zu tragen, ein Drittel dieser Kosten nach 10 Jahren zurückzuzahlen.

Im Laufe des Jahres 1920 stellte sich heraus, daß die seitens der Reichsregierung gemäß dem Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte vom 7. November 1917 und gemäß dem später abgeschlossenen Überteuerungsabkommen übernommenen Verpflichtungen wegen der fortwährend weiter steigenden Löhne und Materialpreise sehr drückend waren, während anderseits der rein schematische Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nicht den wesentlich veränderten Verhältnissen des Weltmarkts entsprach. Daher wurden zwischen der Reichsregierung und den deutschen Reedereien Verhandlungen mit dem Ziele eingeleitet, die regierungsseitigen Verpflichtungen zu begrenzen und den Reedereien, soweit möglich, Freiheit beim Wiederaufbau zu gewähren. Diese Freiheit war durch die Bestimmung eingeengt, daß 90 v H der den Reedereien zugebilligten Entschädigungen zu Schiffsbauten auf deutschen Werften benutzt werden mußten, um der schwer um ihr Dasein ringenden deutschen Werftindustrie, ihrer Arbeiterschaft und ihren Lieferanten nebst deren Arbeitern eine Existenzmöglichkeit zu geben. So kam zwischen der Regierung und den Reedereien der »Reederei-Abfindungsvertrag« zustande. Dieser Vertrag sprach den Reedereien eine Geldentschädigung in solcher Höhe zu, daß ihnen der Wiederaufbau eines Drittels ihrer Handelsflotten ermöglicht wurde. Diese an sich schon sehr knappe Entschädigung wurde durch die immer stärker einsetzende Inflation derart verringert, daß die Reeder ihrer Verpflichtung zur Erbauung dieses Drittels der Handesflotte nicht nachzukommen vermochten. Da das Reich eine Erhöhung der Entschädigungssumme ablehnte, so mußten die deutschen Reedereien aus der völlig veränderten Rechts- und Wirtschaftslage die nötigen Schlußfolgerungen ziehen, wenn sie nicht völlig zugrunde gehen wollten. In dem gegen das Reich eingelei-

teten schiedsgerichtlichen Verfahren wurde der Anspruch der deutschen Reedereien anerkannt. Trotzdem waren die geldlichen Auswirkungen des Schiedsspruchs für die Hamburg-Amerika Linie — wie für alle beteiligten Schiffahrtsgesellschaften — durchaus unzureichend, obwohl sie in Erkenntnis der völligen Unzulänglichkeit der ursprünglichen Entschädigungssumme ihr Bauprogramm bereits auf das äußerste eingeschränkt hatte.

b. Erhöhung des Geschäftskapitals. Anleihen.

Außer den Reichsmitteln verwandte die Reederei große eigene Mittel zum Wiederaufbau. Aus Kreditgewährungsrücksichten suchte die Hamburg-Amerika Linie nach Beendigung des Krieges ihre Beziehungen zum Inland zu festigen und zu erweitern sowie zerrissene Beziehungen zum Ausland wieder anzuknüpfen. Vorher mußte man sich allerdings sichern, daß die Kontrolle über die Reederei nicht ohne Wissen und Willen der Verwaltung in fremde Hände überging. Aus diesem Grunde gab die Gesellschaft im Januar 1920 für 5 Millionen *M* Vorzugsaktien mit besonderem Stimmrecht aus. Dieser Maßnahme folgte im Februar 1921 die Ermächtigung, Vorzugsaktien mit einfachem Stimmrecht bis zum Betrage von 100 Millionen *M* auszugeben, da es sich inzwischen herausgestellt hatte, daß jene Vorzugsaktien von 1920 in der Öffentlichkeit gewissen Bedenken wegen ihrer Rechtsgültigkeit begegneten. Die neuen Vorzugsaktien wurden im Tausche gegen gleiche Aktien an befreundete Schiffahrtsgesellschaften abgegeben, wodurch die freundschaftlichen Beziehungen zu diesen Reedereiunternehmen noch stärker und inniger wurden. Zweck und Ziel dieses Aktienaustausches war eine wechselseitige Unterstützung bei Abwehr eines etwaigen Versuchs betriebsfremder Beeinflussung.

Die auf Grund der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. Dezember 1923 und der zu ihrer Durchführung ergangenen Verordnungen aufgestellte Eröffnungsbilanz vom 31. Oktober 1924 wies Aktiva in Höhe

von	97 123 652,93 *M*
auf, denen Passiva in Höhe von	34 023 652,93 »
gegenüberstanden. Der Überschuß der Aktiva über die Passiva belief sich	
demnach auf	63 100 000,00 *M*.

Das derzeitige Stammaktienkapital betrug 180 000 000 *M*, das Vorzugsaktienkapital 1. und 2. Emission 105 000 000 *M*. Das Vermögen der Gesellschaft blieb demgemäß hinter dem ehemaligen Stamm- und Vorzugsaktienkapital um 221 900 000 *M* zurück. Der Grund lag in dem durch den Krieg und den Friedensvertrag herbeigeführten und durch Entschädigung kaum zu einem Viertel ausgeglichenen Verlust der Seedampfer der Gesellschaft sowie in der Einbuße von wertvollem Besitz in überseeischen Gebieten. Die dadurch bedingte Umstellung wurde in der Weise bewirkt, daß auf das Kapitalkonto 55 100 000 *M* und auf den gesetzlichen Reservefonds 8 000 000 *M* gestellt wurden. Dieses ermäßigte Kapital wurde auf die Aktien der verschiedenen Gattungen dergestalt verteilt, daß das Vorzugsaktienkapital 1 100 000 *M* erhielt und das Stammaktienkapital 54 000 000 *M*. Der Goldwert der Vorzugsaktien 1. und 2. Ausgabe betrug nach den vorgeschriebenen Berechnungen 1 761 737 *M*. Mit den Inhabern der Vorzugsaktien wurde eine Verständigung dahin erzielt, daß das Vorzugsaktienkapital 1. Ausgabe auf 100 00 bemessen wurde und 100 000 Aktien der 2. Ausgabe Verhältnis 2 : 1 auf 50 000 Stück zusammengelegt mit 20 Goldmark für das Stück = 1 000 000 *M* bew wurden. Die auf die Stammaktien entfalle 54 000 000 *M* bedingten eine Herabsetzung des N wertes der Stammaktien von 1 000 *M* auf 300 *M*. Jahre 1926 mußte das Aktienkapital behufs Auseinar setzung mit dem Harriman-Konzern um 21 000 000 und infolge Fusion mit den Austral- und Kosmos-Linier weitere 55 000 200 *RM*, zusammen um 76 000 200 mithin im ganzen auf 130 000 200 *RM* erhöht we Auch wurde eine Erhöhung des Vorzugsaktienkapitals 270 000 *RM* bei dieser Gelegenheit vorgenommen. beiden Erhöhungen sind damals an Agio dem Res fonds rund 5 457 000 *RM* zugeflossen; dieser Betrag sich dann im nächsten Jahre durch Verwertung des N der Aktien um weitere rund 1,5 Millionen *RM* gestei Als im Jahre 1927 verschiedene Schiffe durch Umbau Einbau technischer Neuerungen in ihrer Rentabilität bessert wurden und die Flotte durch eine Anzahl z mäßiger Neubauten ergänzt werden mußte, machte sich Erhöhung des Stammkapitals um 30 Millionen *RM* wendig, so daß es auf 160 000 200 *RM* stieg. Eine Ü sicht über die Entwickelung des Aktienkapitals sowie Anleihen und Reserven ist nachstehend gegeben.

Geschäftskapitalien der Hamburg-Amerika Linie.

Jahr	Aktienkapital		Anleihen	Reserv
Jahresschluß	Stammaktien *RM*	Vorzugsaktien *RM*	*RM*	*RM*
1913	180 000 000	—	69 500 000	58 900 (
1920	180 000 000	5 000 000	50 200 000	21 900 (
1921	180 000 000	105 000 000	48 600 000	23 400 (
1922	180 000 000	105 000 000	46 900 000	28 500 (
1923	180 000 000	105 000 000	—	28 500 (
1924	54 000 000	1 100 000	—	8 000 (
1925	54 000 000	1 100 000	4 285 650*)	8 000 (
1926	130 000 200	1 370 000	29 553 900	13 457 (
1927	160 000 200	1 370 000	29 029 500	16 923
1928	160 000 200	1 370 000	25 200 000	18 235 (

*) Aufgewertete Vorkriegsanleihe.

Die Hoffnung auf die seit Jahren erwartete Frei des deutschen Eigentums in den Vereinigten Staaten Nordamerika ist im Jahre 1927 durch Annahme des gabegesetzes erfüllt worden. Die Überweisung der schädigungsbeträge soll nach endgültiger Feststellung Wertes der von den Vereinigten Staaten beschlagnahm Schiffe, Betriebsanlagen, Grundstücke usw. in Te trägen erfolgen. Wann der Eingang dieser Beträg erwarten sein wird, läßt sich zwar noch nicht genau ü sehen, doch sind die umfangreichen Vorarbeiten für Abschätzung des Wertes der seinerzeit beschlagnahm deutschen Schiffe so weit gediehen, daß mit der Feststell des Entschädigungsbetrags wohl noch während des Ja 1929 gerechnet werden kann. Daß der Ersatzbetrag sich gesetzlichen Rahmen halten und einen billigen Ausg für den erlittenen Schaden bieten wird, ist mit ziemli Sicherheit zu erwarten. Erst mit der Festsetzung der schädigung wird die erforderliche Grundlage gescha

n, um die endgültige Gestaltung der inanzen der Hamburg-Amerika Linie im Aktienpitalbetrag und im Anleihewesen vorzunehmen. Um eser Reglung nicht durch zu lange Bindungen vorzueifen, hat die Gesellschaft den Finanzbedarf für die erbliche Flottenvermehrung des Jahres 1928 durch Kredite deckt, die ihr vom Bankenkonsortium der Gesellschaft in he von 10 Millionen Dollars einstweilen zur Verfügung tellt wurden.

Dividenden, Abschreibungen, Rückstellungen.

Zur inneren Kräftigung der Hamburg-Amerika Linie d zu ihrem Wiederaufbau hat nicht zuletzt eine vortige Dividendenpolitik beigetragen. Die Leitung der eederei ist stets von dem vernünftigen Grundsatz ausgangen, daß nicht »überzüchtete« Dividenden herauswirtschaftet werden sollen, die dann zu üblen Spekulaonsausschreitungen den Anlaß bieten, sondern daß es im hlverstandenen Interesse des Aktionärs liegt, wenn er ne Geldmittel »als Anlage investiert« und wenn er die ewißheit hat, daß eine dauernde Rentabilität des Unterhmens, dem er sein Vertrauen schenkt, gesichert ist. nen sehr bedeutenden Teil der jährlichen Nettogewinne t die Hamburg-Amerika Linie, um dem Unternehmen e gediegene finanzielle Grundlage zu geben, zu Abreibungen vom Wert der Schiffe und des sonstigen Bees, zur Auffüllung des Reserveversicherungsfonds, des servekontos, des Erneuerungsfonds usw. verwendet. arke Rücklagen wurden auch gemacht, um etwaigen riftstreitigkeiten mit fremden Gesellschaften erfolgreich tgegentreten zu können. Die Einzelheiten hinsichtlich der schreibungen und Rückstellungen sowie der Dividenden t 1914 gehen aus folgender Aufstellung hervor.

öschreibungen und Rückstellungen, Dividenden 1914 bis 1928.

ahr	Abschreibungen und Rückstellungen ℳ	Dividende ℳ	v H	Bemerkungen
14/18	8 939 341	—	—	
	4 167 791	—	—	Für den Assekuranz-Reservefonds.
919	23 350 660	14 400 000	8	Auf 180 Mill. ℳ Aktienkapital
920	16 751 900	14 400 000	8	» 180 » » »
921	26 621 817	18 000 000	10	» 180 » » »
922	142 930 992	54 000 000	10	Desgl. außerdem eine Vergütung von 200 ℳ auf jede Aktie für Markentwertung.
923	300 000 Bill.	—	—	
924	—	—	—	Weder Abschreibungen noch Dividende.
925	9 241 230	—	—	
926	14 779 125	3 240 000	6	Auf das Aktienkapital von 54 000 000 ℳ
		630 000	3	21 000 000 »
		1 800 000	—	Zur Einlösung des Dividendenscheins der Australkosmoslinien für 1926.
927	20 598 897	10 400 016	8	Auf das Aktienkapital von 130 000 200 ℳ
		1 200 000	4	30 000 000 »
928	23 121 328	11 200 014	7	Auf das Gesamtaktienkapital von 160 000 200 ℳ.

2. Die Vertragspolitik.

Neben der Finanzpolitik hat die Vertragspolitik bedeutsame Vorteile für den Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie gebracht. Nach Kriegsende war es diese Reederei, die als erste die zerrissenen Fäden mit den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften wieder anzuknüpfen suchte und die sich dann mit ihnen auf Frachtkonferenzen freundschaftlich verständigte. In verständnisvoller Würdigung der Wahrheit des alten Sprichworts: »Friede ernährt, Unfriede verzehrt« ist die Hamburg-Amerika Linie während des letzten Jahrzehnts unablässig um die Bildung von Interessengemeinschaften bemüht gewesen. Um große, unfreiwillige Opfer hintanzuhalten, wurden freiwillige Opfer gebracht. Die finanziellen Vorteile solcher Abkommen bestehen in der Abwehr wirtschaftlicher Schädigungen, deren Größe sich einer genauen Schätzung entzieht. Die Vertragspolitik hat durch Ausschaltung oder zum mindesten durch Einschränkung eines rücksichtslosen Wettbewerbs, durch Betriebsabgrenzungen und Gewinnbeteiligungen dem Geschäftsbetriebe der Hamburg-Amerika Linie eine zuverlässige Grundlage gegeben. Sie hat Schutz- und Trutzbündnisse geschaffen, die sich in gefährlichen Tarifkämpfen gegenüber andern, feindlich eingestellten Reedereien immer wieder bewährt haben und auch in Zukunft bewähren werden. Sie hat Betriebsgemeinschaften gezeitigt, die die Reedereiausgaben erheblich eingeschränkt und die Einnahmen erhöht haben. Durch diese vertraglichen Bindungen ist vielfach überhaupt erst eine Verdienstmöglichkeit zum Nutzen der an den Verträgen beteiligten Gesellschaften geschaffen worden. So dienen diese Vertragsabschlüsse, von denen nun die Rede sein soll, einer gleichmäßigen und gesicherten Fortentwicklung der Hamburg-Amerika Linie.

Eine Beteiligung an der großen Überseefahrt war vorerst mangels eigener Seeschiffe unmöglich; doch vermochte die Hamburg-Amerika Linie durch Übernahme von Vertretungen amerikanischer und englischer Reedereien wieder eine gewisse Arbeitsmöglichkeit auf diesem ihrem früheren Haupttätigkeitsgebiet zu erlangen. Die ersten Beziehungen kamen mit der amerikanischen Kerr Steamship Line zustande, deren Dampfer 1919 einen Dienst zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg eröffneten. Dieser Dienst dehnte sich schnell aus; er wurde bald zu einem solchen zwischen Hamburg einerseits und Brasilien und La Plata anderseits erweitert. Mit den englischen Reedereien Alfred Holt u. Co. in Liverpool sowie mit Ellermann u. Bucknall Steamship Co. Ld. in London wurde eine Vereinbarung wegen der Abfertigung ihrer Dampfer im Verkehr zwischen Hamburg und dem fernen Osten getroffen.

Im April 1920 trat die Hamburg-Amerika Linie zum ersten Male wieder selbständig in die große Überseefahrt ein, indem sie mit dem gekauften skandinavischen Dampfer Grimm, einem kleinen Schiffe von 1 439 Br.-Reg.-Tons, die Fahrt nach Westindien und Mexiko wieder begann.

Die Notwendigkeit, das Verhältnis zur Kerr Steamship Line endgültig zu regeln, die mit der obersten amerikanischen Schiffahrtsbehörde, dem Shipping Board, Verhandlungen wegen einer Erweiterung ihrer Fahrten unter Mitwirkung der Hamburg-Amerika Linie angeknüpft hatte, führte im Frühjahr 1920 drei Mitglieder des Direktoriums der Gesellschaft nach New York. Die Verhandlungen mit der Kerr-Gruppe scheiterten jedoch. Infolgedessen begann man Besprechungen mit der Harriman-Gruppe; sie waren erfolgreich und führten zu einem Vertragsabschluß. Der im Mai 1920 abgeschlossene Vertrag sah die gemeinsame Wiederaufnahme des Dien-

stes auf allen vor dem Kriege seitens der Hamburg-Amerika Linie betriebenen Routen vor — außer derjenigen nach dem fernen Osten —, hinsichtlich deren bereits Vereinbarungen mit den obenerwähnten englischen Reedereien getroffen waren. Der Vertrag erstreckte sich auf einen Zeitraum von 20 Jahren und bestimmte, daß die beiden vertragschließenden Teile die erforderlichen Schiffe je zur Hälfte stellen sollten, wobei der Hamburg-Amerika Linie das Hineinwachsen in ihren Anteil entsprechend der Durchführung ihres Schiffsbauprogramms zugestanden wurde. Die United American Lines in New York, in denen die Schiffahrtsbelange der Harriman-Gruppe zusammengefaßt waren, nahmen das gemeinsame Geschäft auf der amerikanischen Seite wahr, während die Hamburg-Amerika Linie die gesamte Abfertigung in Deutschland übernahm. Beide Unternehmen wahrten bei diesen Vereinbarungen »die Unversehrtheit ihrer Identität und ihres nationalen Charakters«. Die Vertragsbestimmungen ermöglichten im übrigen jedem Teile die Fortführung freundschaftlicher Beziehungen zu andern ausländischen Reedereien sowie die Zusammenarbeit der Hamburg-Amerika Linie mit den übrigen deutschen Reedereien, die insbesondere mit der hansischen Schwestergesellschaft, dem Norddeutschen Lloyd in Bremen, erstrebt wurde. Die freundschaftlichen und vertrauensvollen Beziehungen, die zum Abschlusse des Vertrags mit der Harriman-Gruppe geführt hatten, wurden in der Folgezeit weiter ausgestaltet und vertieft, so daß man beiderseits trotz der unverkennbaren Schwierigkeit der damaligen Lage der Überseeschiffahrt der künftigen Entwicklung mit einiger Zuversicht entgegensehen konnte.

Die Hamburg-Amerika Linie vermochte an dem gemeinsamen Dienste zunächst nur mit gecharterten Dampfern teilzunehmen. Inzwischen war jedoch die finanzielle Grundlage des Aufbaus der eigenen Flotte durch den vom Reiche mit den deutschen Reedern abgeschlossenen Reederei-Abfindungsvertrag auf eine sichere Grundlage gestellt worden. Bald nach Kriegsende trat die Hamburg-Amerika Linie in eine Interessengemeinschaft mit der Deutschen Luftreederei und den Zeppelinwerken ein, um ihre Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiete des Passagierverkehrs auch auf andern Gebieten auszunutzen und dadurch dem Wiederaufbau des eigenen Passagierverkehrs zu dienen. Für die Organisation der Luftfahrten stellte die Hamburg-Amerika Linie ihre eigenen Geschäftsräume und Agenturen zur Verfügung. Die Beteiligungen an beiden Unternehmen erfolgte natürlich auch mit aus dem Grunde, weil die Gesellschaft sich einen Anteil an der nach ihrer Ansicht zukunftsreichen Luftschiffahrt sichern wollte.

Die bereits vor dem Kriege unterhaltenen Interessengemeinschaften in der Seeschiffahrt wurden weiter ausgestaltet. An der Woermannlinie und der Deutschen Ostafrikalinie beteiligte sich die Gesellschaft durch Übernahme von Aktien; ebenso vergrößerte sie ihren Besitz an Aktien der Deutschen Levantelinie. Diese Reederei wurde schließlich mit allen Aktiven und Passiven seitens der Hamburg-Amerika Linie übernommen. Dagegen hatte die Gesellschaft ihren Besitz an Aktien der Reederei Austro-Americana bereits vor Kriegsbeginn und den Besitz an Aktien der Holland-Amerika Linie während des Krieges veräußert. Im Levantedienst kam 1923 eine erfreuliche Verständigung mit der Bremer Argolinie zustande. Hiernach lag der seitens der Hamburg-Amerika Linie nunmehr übernommenen Deutschen Levantelinie die Leitung des fortan gemeinsam zu führenden deutschen Levantedienstes ob, dem dann auch die Atlaslinie in Bremen angeschlossen wurde. Als Fruc[ht] dieses Abkommens konnte seit Oktober 1923 der Verke[hr] mit den türkischen Häfen wiederaufgenommen werden.

Eine möglichst weitgehende Verständigung unter d[en] deutschen Reedereien — bei voller Berücksichtigung der B[e]lange des Handels, aber unter Ausscheidung örtlich[er] Wünsche — über Frachten, Überfahrtspreise, Abfahrt[s]tage und Beförderungsbedingungen war angesichts d[es] scharfen Wettbewerbs ausländischer Reedereien dringe[nd] geboten. Diese Verständigung wurde demgemäß gesuc[ht] und durch Besprechungen mit den in Betracht kommende[n] deutschen Reedereien auch zu einem erheblichen Teile e[r]reicht. In diesem Rahmen bewegen sich die Abmachu[n]gen, die im Jahre 1924 — neben der Zusammenarbe[it] mit den seit früherer Zeit befreundeten Schiffahrtsgese[ll]schaften — mit der von der Stettiner Dampfer-Kompa[g]nie abhängigen Deutschen Orientlinie sow[ie] im Mexikoverkehr mit der Flensburger Ozea[n]linie getroffen wurden.

Von der Erwägung ausgehend, daß die Küstenschiffah[rt] betriebstechnisch anders geführt werden muß als die Gro[ß]schiffahrt, übertrug die Hamburg-Amerika Linie, nachde[m] die Schiffahrt vom Rhein nach Hamburg wieder stat[t]finden konnte, diese Fahrt einer von ihr neugegründete[n] und von ihr abhängigen G. m. b. H., nämlich der Hamburg-Rhein Linie.

Das Geschäftsjahr 1926 wurde durch zwei Vorgän[ge] gekennzeichnet, die von weittragender Bedeutung für d[ie] innere Festigung und Entwicklung sowie für den Wiede[r]aufbau der Hamburg-Amerika Linie werden sollten. D[ie] Zusammenarbeit mit dem nordamerikanischen Harrima[n]-Konzern hatte sich auf der Grundlage des im Jahre 19[2..] geschlossenen Vertrags in jeder Hinsicht vertrauensvo[ll] entwickelt. Im Laufe der Zeit hatte man sich jedoch davo[n] überzeugen müssen, daß die größtmögliche Wirksamke[it] eines Betriebs nur dann erzielt werden kann, wenn Leitu[ng] und Organisation des gesamten Schiffsverkehrs in eine[r] Hand ruhen. Verhandlungen, die zu Anfang des Geschäft[s]jahrs 1926 zwischen der Hamburg-Amerika Linie u[nd] Harriman begannen, führten zu einer Umgestaltung d[es] bestehenden Vertragsverhältnisses. Die Hamburg-Ameri[ka] Linie erwarb die drei stolzen Schiffe Resolute, Relian[ce] und Cleveland des Harriman-Konzerns und ebenso au[ch] die Schiffahrtsorganisation der United American Line[s]. Eine Mitbeteiligung Harrimans an diesen Linien, se[in] Verbleiben in deren Aufsichtsrat und die Bindung dur[ch] die von ihm übernommenen nominellen 10 Millionen R[M] Hapag-Aktien bürgten dafür, daß die bisherige freun[d]schaftliche und nützliche Verbindung der beiderseitig[en] Belange in einer Form bestehen blieb, die der Hambur[g-]Amerika Linie neben einer bedeutsamen Stärkung ihr[er] Tonnage volle Auswirkung und freie Entfaltung in d[er] transatlantischen Fahrt sicherstellte, wobei namentlich d[ie] den United American Lines auf 10 Jahre überlasse[ne] Benutzung der beiden bestgelegenen Piers im New Yorke[r] Hafen von besonderem Nutzen sein mußte. Zur Durc[h]führung dieses Geschäfts mußte die Hamburg-Ameri[ka] Linie ihr Kapital um nominelle 21 Millionen RM a[uf] nominelle 76,1 Millionen RM erhöhen. Die Vereinhei[t]lichung des Betriebs konnte schnell und reibungslos durc[h]geführt werden. Die drei neuerworbenen Schiffe ergänzte[n] in glücklicher Weise die Tonnage der Gesellschaft auf de[m] Nordatlantik.

Das zweite wichtige Ereignis des Jahres 1926 war d[ie] Verschmelzung der Deutsch-Austral- und Kosmoslinien mit der Hamburg-Amerika Linie. Die[se] Transaktion ist die größte und bedeutsamste in der ganze[n]

schichte der Hamburg-Amerika Linie. Sie brachte dieser ellschaft nicht nur eine gewaltige Vergrößerung ihres iffsparks — wobei zu bemerken ist, daß die Deutsch-tral- und Kosmoslinien kurz vor dem Zusammenschluß ihrer eigenen beträchtlichen Tonnage noch die Flotte der ugo Stinnes Linien käuflich erworben hatten sondern sie vervollständigte auch ihr Liniennetz durch uten nach Niederländisch-Indien und Australien, so daß Verkehrstätigkeit der Hamburg-Amerika Linie sich mehr auf alle fünf Erdteile erstreckte. Durch Angliede-g der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos die Hamburg-Amerika Linie einen Zuwachs von Seeschiffen mit zusammen 210 000 Br.-Reg.-Tons er-ten, während die in der Hamburg-Amerika Linie gleich-ig aufgehenden Hugo Stinnes Linien über 23 Seeschiffe zusammen 140 000 Br.-Reg.-Tons verfügten. Im sammenhange mit dieser Verschmelzung wurde das ammkapital um 55 Millionen *RM* erhöht, wovon Millionen den bisherigen Aktionären der Austral- und smoslinien im Umtausch gewährt wurden. Diese Ver-igung, die sich glatt vollzog, erfolgte weder aus dem seitigen Bestreben der Hamburg-Amerika Linie, ihren rkungskreis zu erweitern, noch etwa deshalb, weil einer Vertragsteile mangels eigener Kraft das Bedürfnis pfand, bei dem andern Teile Anlehnung zu suchen. Ent-idend war vielmehr die Tatsache, daß nach Erwerb der innes-Linien durch Austral-Kosmos beide Vertragsteile nahezu sämtlichen Linienfahrten, und zwar vom Hei-tshafen Hamburg aus, einander im Wettbewerb trafen. zu kam die Überzeugung, daß nicht durch solchen Wett-werb, sondern einzig und allein durch Zusammenfassung Kräfte die größte Sparsamkeit im Betrieb und die e Ausnutzung der Organisation und der Verkehrsmittel ielt werden kann, wie sie namentlich in Zeiten des Auf-s und wirtschaftlicher Schwierigkeiten für die innere äftigung und gedeihliche Weiterentwicklung unbedingt ig sind.

Während so das Jahr 1926 eine bedeutende Erweite-g des Geschäftskreises und der Wirkungsmöglichkeiten Hamburg-Amerika Linie gebracht hatte, wurden im hre 1927 die Kräfte aller nun vereinigten Reedereien einer organischen und lebensvollen Einheit verbunden; ist in betrieblicher und personeller Hinsicht mit dem folg durchgeführt worden, daß beträchtliche Ersparnisse Vergleich zu den Gesamtunkosten der ehemals getrennt ührten Gesellschaften erzielt werden konnten.

Mit andern, namentlich deutschen Schiffsgesellschaften, die Hamburg-Amerika Linie, wenn nicht freundschaft-e Zusammenarbeit möglich war, wenigstens einen undschaftlichen Wettbewerb angestrebt, um unwirt-aftliche Schädigungen zu vermeiden und dem Wieder-bau ihres eigenen Reedereibetriebs und der deutschen samtwirtschaft zu dienen. Unter diese Bestrebungen ist h die Anbahnung einer Betriebs- und Interessengemein-aft mit dem Norddeutschen Lloyd zu rechnen, worüber 27 und 1928 Verhandlungen geführt worden sind. ese drehten sich letzten Endes um die künftige gleich-ßige Zusammenarbeit beider Reedereien im nord-antischen Fahrgastverkehr. Es stand zur Erörterung, zur Erlangung dieser Parität die im Bau befindliche uropa« des Norddeutschen Lloyd gegen zwei Schiffe der llinklasse umgetauscht werden könnten. Eine ent-echende Vereinbarung ist jedoch bisher nicht zustande ommen.

3. Die Verkehrspolitik.

Für die Hamburg-Amerika Linie ist die große Verkehrsstraße nach New York von jeher die Hauptschlagader ihres Betriebs gewesen. Diese Verbindung wurde daher als erste wieder aufgebaut, entwickelt und nach jeder Richtung hin vervollkommnet. Die Reederei sagte sich, daß die Reisenden schon kommen würden, wenn sie auf den Hapagschiffen mindestens so bequem und vorteilhaft fahren würden wie in der Vorkriegszeit, vielfach aber bequemer und vorteilhafter als mit den Schiffen einer andern Reederei. Nachdem die Fahrt nach New York mit den damals noch höchst bescheidenen Mitteln der Hamburg-Amerika Linie wieder in Gang gebracht war, nahm man allmählich auch die andern Linien in Betrieb, wobei man durch hervorragende Beschaffenheit der Schiffe, durch vorzügliche Einrichtung des Borddienstes, durch Pünktlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verbindung, durch ausgezeichnete Verpflegung, durch größtmögliche Sicherheit der Reisenden und der Güter, kurz durch Anpassung an alle Erfordernisse des Handels und an die berechtigten Ansprüche der Passagiere deren Gunst und die der Verlader zu gewinnen suchte.

Die Prüfung aller neu entdeckten oder in Vorschlag gebrachten Sicherheitseinrichtungen und schiffsbautechnischen Vervollkommnungen und — nach erfolgter Bewährung — ihre Einführung und Handhabung an Bord erklären teilweise auch die überaus geringen Schiffsverluste und Havarien im Betrieb der Hamburg-Amerika Linie. Ausschlaggebend für diese Fahrtsicherheit ist freilich die Tatsache, daß zur Besetzung aller, namentlich aber der verantwortlichen Dienststellen auf den Schiffen, seitens der Reederei von jeher unter Anlegung eines sehr strengen Maßstabs die geeignetsten Männer ausgewählt wurden. Die Kapitäne, Offiziere und Mannschaften der Schiffe der Hamburg-Amerika Linie haben an Zuverlässigkeit und Pflichttreue, Opfermut und Disziplin stets und überall mit Ehren bestehen können.

Ebenso wie der Passagierverkehr wurde die Frachtgutbeförderung unter beträchtlichen Kosten und mit unendlicher Mühe auf der New Yorker Linie wieder auf- und ausgebaut. Auch in diesem umfangreichen Betriebszweig sicherte der Hamburg-Amerika Linie die Güte ihrer Leistungen selbst in solchen Zeiten noch eine leidlich einträgliche Beschäftigung, als andere und namentlich ausländische Reedereien fast ohne jeden Verdienst waren.

Als sich die Flotte der Hamburg-Amerika Linie durch Neubauten und Schiffsankäufe allmählich wieder vergrößerte, versuchte die Reederei — bereits seit 1921 — neben dem Betrieb der nordamerikanischen Linie auch die Wiederaufnahme des Dienstes innerhalb der früher von ihr betriebenen Fahrtenbereiche in folgender Weise:

a) In der Fahrt nach der amerikanischen Westküste schloß sie sich mit der Kosmoslinie und der Rolandlinie unter dem Namen »Deutsche Westküstenlinie« zusammen.

b) Der Ausgestaltung des Verkehrs nach der Ostküste Südamerikas, um den zahlreiche Linien im Wettbewerb standen, wandte die Gesellschaft in enger Zusammenarbeit mit den United American Lines besondere Aufmerksamkeit zu. Im Verkehr mit Brasilien und Argentinien entwickelte sich 1921 ein bedeutendes Frachtgeschäft, das sich jedoch wegen fremden Wettbewerbs bei sehr gedrückten Raten abspielte.

Die südamerikanischen Länder zogen dabei großen Vorteil aus der Tatsache, daß sie — soweit sie in den Krieg verwickelt gewesen waren — von der Liquidierung der bei ihnen bestehenden Organisationen des deutschen Handels abgesehen hatten. Daher konnten sie unmittelbar nach Friedensschluß ihre Beziehungen zum deutschen Markte in vollem Umfang wiederaufnehmen und ihn nun mit eigenen Erzeugnissen, die früher auch aus andern Ländern bezogen wurden, beliefern.

c) In der Afrikafahrt erstand der bereits in der Vorkriegszeit vorhandene gemeinsame Dienst der deutschen Afrikalinien zu neuer Tätigkeit. Er wurde seit 1921 gemeinsam mit der Woermannlinie AG, der Deutschen Ostafrikalinie und der Hamburg-Bremer Afrikalinie unterhalten und entwickelte sich befriedigend. Ihren Anteil an der Afrikafahrt vergrößerte die Hamburg-Amerika Linie dadurch, daß sie gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd den Aktienbesitz der AG Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel in der Woermannlinie und der Deutschen Ostafrikalinie erwarb.

d) In der Ostasienfahrt vereinigten sich die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd mit befreundeten ausländischen Linien zu gemeinsamem Wirken.

e) In der Levantefahrt arbeitete die von der Hamburg-Amerika Linie übernommene Deutsche Levantelinie im Gemeinschaftsdienst mit den übrigen am Verkehr nach dem westlichen Mittelmeerbecken beteiligten deutschen Linien. Hier beschäftigte die Gesellschaft bereits im Jahre 1921 zehn eigene Dampfer und eine größere Anzahl gecharterter Dampfer. Die Ergebnisse dieses Dienstes wurden freilich dadurch beeinträchtigt, daß den deutschen Dampfern — solange der Friedensvertrag von Sèvres noch nicht vollzogen war — die Durchfahrt durch den Bosporus und somit der Eintritt in das Schwarze Meer untersagt war.

f) Der Verkehr nach Kuba und Mexiko wurde 1921 zunächst mit Charterdampfern und im Laufe des Jahres mit eigenen Dampfern wiederaufgenommen. In beiden Ländern lag das Geschäft darnieder, und zwar in Kuba wegen einer durch einen jähen Preissturz des Zuckers verursachten Wirtschaftskrisis, in Mexiko, weil das Land sich vorerst noch nicht von den inneren Unruhen erholen konnte, die es seit Jahren zerrütteten.

g) Die kleineren Seedampfer und die Leichterflotte der Hamburg-Amerika Linie wurden nutzbringend im Ostseeverkehr verwendet, indem u. a. auch eine regelmäßige Fahrt, die Hamburg-Lettland Linie, gemeinschaftlich mit einer andern Hamburger Reederei eingerichtet wurde. Am Wiederaufbau der wirtschaftlichen Beziehungen zu Osteuropa und namentlich zu Rußland beteiligte sich die Gesellschaft dadurch, daß sie gemeinsam mit der Handelsvertretung der Russischen Regierung zu Berlin die Deutsch-Russische Transportgesellschaft gründete. Infolgedessen setzte 1920 der unmittelbare Verkehr über den Petersburger Hafen wieder ein, an dem die Gesellschaft durch mehrere Dampfer- und Leichterfahrten beteiligt war.

Im August 1923 richtete die Hamburg-Amerika Linie gemeinsam mit dem Deutschen Reiche, den Ländern Preußen und Hamburg und der Gemeinde Helgoland [d]ie „Hapag Seebäderdienst G. m. b. H.“ ein, d[...] die im Seebäderdienst bisher beschäftigten Schiffe d[...] Hamburg-Amerika Linie verchartert wurden und der[en] Leitung sie übernahm.

Von der in den Zeiten des Wiederaufbaus betätigt[en] Verkehrspolitik der Hamburg-Amerika Linie kann m[an] mit vollem Recht sagen, daß sie die Bedürfnisse des wiede[r] auflebenden internationalen Verkehrs mit feinem Ve[r]ständnis erlauscht und diese Bedürfnisse dann im Rahm[en] der verfügbaren Mittel zum Nutzen der deutschen Volk[s]wirtschaft befriedigt hat. Die Schiffe der Reederei wurd[en] teils im Fracht- und Fahrgastverkehr, teils im Frach[t]verkehr allein beschäftigt. So pflegte die Hambur[g-]Amerika Linie die Belange des Passagier- und Frach[t]geschäfts gleichmäßig gemäß der Bedeutung des Ham[]burger Platzes. Die Hamburg-Amerika Linie hat d[ie] nordatlantische Linie mit vorzüglich eingerichtet[en] Schiffen besetzt und steht auch im Personenverkehr na[ch] Westindien, nach der Westküste Nord- und Südamerik[as] und nach Zentralamerika an erster Stelle unter den deu[t]schen Reedereien. Im Afrika-Passagiergeschäft wird [sie] nur von den beiden Afrika-Reedereien übertroffen. Ei[ne] überragende Stellung nimmt ihr Vergnügungsreisen-Ve[r]kehr ein. So wird die Hamburg-Amerika Linie nach beend[ig]tem Wiederaufbau auf der breiten und zuverlässigen Grun[d]lage eines in allen Einzelheiten gut gegliederten und [in] sich wirtschaftlichen Fahrgast- und Frachtgeschäf[ts] ruhen, ein Beweis dafür, daß die von der Gesellscha[ft] betriebene Verkehrspolitik richtig gewesen ist und de[m] Wiederaufbau vorzüglich gedient hat.

Die Hamburg-Amerika Linie unterhält gegenwärtig [—] Frühjahr 1929 — folgende regelmäßige Überseeverbindung[en:]

Nordamerika	Passagier- und Frachtdienst über Frankrei[ch,] England, Irland nach New York (8 bis [...] Fahrten monatlich). Passagierdienst über Frankreich und/oder [Eng]land nach Halifax und/oder Boston (1 [bis] 2 Fahrten monatlich). Frachtdienst nach Boston, Baltimore, Norf[olk] (alle 14 Tage). Frachtdienst nach Philadelphia (alle 14 Tag[e]). Frachtdienst nach Kanada (wöchentlich). Passagier- und Frachtdienst nach Nordamer[ikas] Westküste (etwa alle 14 Tage) in Geme[in]schaft mit der County Line.
Mittelamerika und Westindien	Frachtdienst nach Cuba (monatlich). Passagier-, Post- und Frachtenschnelldienst n[ach] Cuba–Mexiko (alle 12 Tage) in Gemeinsch[aft] mit der Ozean-Linie. Passagier- und Frachtdienst nach Trinidad, V[e]nezuela, Curaçao, Kolumbien (in Verbindu[ng] mit Reederei H. C. Horn) und Ostküste Mi[t]telamerikas: a) nach Venezuela, Curaçao, Kolumbi[en] (wöchentlich), b) Cristobal/Colon (dreimal monatlich), c) nach Port Limon (alle 14 Tage), d) nach Trinidad (zwei- bis dreimal mon[at]lich), e) nach Puerto Barrios/Livingston (vi[er]wöchentlich). Frachtdienst nach Puerto Rico, San Domin[go,] Haiti, Santiago de Cuba und Jama[ika] [Inseldienst] (alle 14 Tage) in Verbindu[ng] mit der Reederei H. C. Horn. Frachtdienst über Venezuela, Curaçao und K[o]lumbien nach der Westküste Zentralamerik[as] und Mexicos durch den Panamakanal (vi[er]wöchentlich) in Verbindung mit der Kosm[os] und der Roland-Linie.

idamerika	Passagierdienst über Spanien, Portugal und Madeira nach Brasilien, Uruguay und Argentinien (alle 14 Tage). Frachtdienst nach dem La Plata (wöchentlich). Fracht- und Passagierdienst nach Brasilien. Passagier- und Frachtdienst nach der Westküste Südamerikas durch den Panamakanal (wöchentlich) Passagier- und Frachtdienst nach der Westküste Südamerikas durch die Magellanstraße (alle 14 Tage) } in Verbindung mit der Kosmos- und der Roland-Linie
Ostasien	Post-, Passagier- und Frachtdienst nach Ostasien (wöchentlich).
Nieder-ländisch-Indien	Post-, Passagier- und Frachtdienst der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft AG (alle 14 Tage) und der Nederlandschen Stoomvaart Maatschappij »Ocean« [Alfred Holt & Co.] (vierwöchentlich).
ustralien	Post-, Fracht- und Passagierdienst nach Australien um das Kap der Guten Hoffnung. Gemeinsamer Dienst der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft AG, des Norddeutschen Lloyd und Alfred Holt & Co. (alle 10 Tage). Ferner direkter Frachtdienst von Skandinavien nach Australien.
Afrika	Gemeinsamer Passagier- und Frachtdienst der Woermann-Linie, Deutschen Ost-Afrika Linie, Hamburg-Amerika Linie (Afrikadienst) und Hamburg-Bremer Afrika-Linie auf zehn verschiedenen Routen nach West-, Südwest-, Süd- und Ostafrika. Post- und Frachtdienst der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft AG nach Südafrika (monatlich).
Levante	Deutsche Levante-Linie (Hamburg-Amerika Linie, Norddeutscher Lloyd, Stettiner Dampfer-Compagnie). Regelmäßiger Post-, Fracht- und Passagierdienst nach Malta, Ägypten, Syrien, Griechenland, Türkei, dem Schwarzen Meer und der Adria.
hein- und Nordsee-dienst	Rheinseedienst der Hamburg-Rheinlinie G. m. b. H. Nordseebäderdienst der Hapag-Seebäderdienst G. m. b. H.
Emden-Dienst	Durchfrachten von den Plätzen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und allen Rhein- und Kanalstationen mit Umschlag in Emden nach Übersee und umgekehrt in Verbindung mit der Emden-Rhein Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.
London-Dienst	London-Dienst der Hamburg-London Linie m. b. H. Abfahrten regelmäßig dreimal wöchentlich, und zwar: von Hamburg: Dienstags, Donnerstags und Sonnabends, von London: Montags, Mittwochs und Sonnabends.
Ver-nügungs-reisen	Weltreisen, Westindienfahrten, Island- und Norwegenfahrten, Fjord- und Polarfahrten, Nordkapfahrten, Ostseefahrten, Mittelmeer- und Orientfahrten.

4. Die Schiffspolitik.

Wie zu Albert Ballins Zeiten, so ist auch während des ten Jahrzehnts die Schiffspolitik von ausschlaggebender edeutung für den Wiederaufbau der Hamburg-Amerika nie gewesen, einen Wiederaufbau, der dem deutschen wie n fremden Handel und der deutschen Industrie in ößtem Ausmaße zugute gekommen ist. Wie vor dem Kriege, so hat auch nach Friedensschluß, sobald die Verhältnisse es irgendwie zuließen, die Hamburg-Amerika Linie alle bereitstehenden Mittel zum Ausbau vorzüglicher Schiffstonnage auf deutschen Werften und gelegentlich auch zum Ankaufen guter und preiswerter Schiffe anderer Reedereien verwendet. Ferner wurde auf Verbesserung der Rentabilität vorhandener Schiffe durch Umbau sowie durch Einbau technischer Neuerungen größtes Gewicht gelegt.

Für den Wiederaufbau der Handelsflotte kam mit in Betracht, daß die Hamburg-Amerika Linie gemeinsam mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin und der Gutehoffnungshütte in Oberhausen (Rheinland) ein Schiffbauunternehmen, die »Hamburger Werft«, gründete, dem eine zweite industrielle Gründung dieser drei Vertragspartner alsbald folgte, nämlich die bedeutend größere »Deutsche Werft AG Hamburg«. Beide Schiffbaugesellschaften wurden nach einiger Zeit miteinander verschmolzen. Diesen Werften war die Aufgabe gestellt, gleichartige Schiffe serienweise herzustellen. Die Herstellung wurde durch weitgehende Vorbearbeitung des Schiffbaumaterials und der Schiffsmaschinen beschleunigt. Auf diesen technischen Gebieten besaß die Gutehoffnungshütte reiche Erfahrungen, während die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in der Herstellung von Motoren seit langer Zeit eine führende Stellung einnahm.

Das im Jahre 1920 zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Harriman-Konzern (United American Lines) geschlossene Abkommen erstreckte sich vorerst nur auf den Frachtendienst zwischen Hamburg und New York. Bald aber wurde auch die Auswandererbeförderung mit mehreren »Dritter-Klasse-Spezialdampfern« aufgenommen. Dann wurden neuzeitliche Großschiffe in Dienst gestellt, nachdem im Jahre 1922 die United American Lines die »Resolute« und die »Reliance« erworben hatte. Von Mitte 1923 bis 1926 stellte die Hamburg-Amerika Linie ihre vier größten und schönsten Schiffe, die je 21 000 Tonnen großen Zweischrauben-Turbinendampfer »Albert Ballin«, »Deutschland«, »Hamburg« und »New York«, in die nordatlantische Fahrt ein. Sie boten den Reisenden nicht nur in den beiden Kajütsklassen, sondern auch in ihrer nach dem Kammersystem ausgebauten III. Klasse große Bequemlichkeiten, während die bei diesen Schiffen eingebaute »Anti-Schlingeranlage« eine ruhige Fahrt gewährleistete. Diese Anlage beugt bei stürmischer See erfolgreich der Seekrankheit vor. Der zunächst mit der »Hansa« in die Nordamerikafahrt eingeführte Typ eines nur eine einzige Kajütsklasse führenden Schiffs fand in der Reisewelt lebhaften Anklang, so daß noch weitere Schiffe dieser Gattung erbaut wurden. In welchem Umfange die Flotte sich entwickelte, geht aus der Zusammenstellung auf der nächsten Seite hervor.

Zu dieser Übersicht ist folgendes zu sagen. Der Gesamtraumgehalt der tatsächlich gebrauchsfähigen Schiffe war von 1 091 504 Ende 1913 auf 80 760 Brutto-Reg.-T. Ende 1920 herabgesunken, betrug also gegen früher weniger als ein Dreizehntel; darunter befand sich nicht ein einziges zur Überseefahrt benutzbares Schiff. Während der Jahre 1920 bis 1923 wurden im Rahmen der verfügbaren bescheidenen Geldmittel Seeschiffe fertiggestellt, so daß die Tonnenzahl der verfügbaren fertigen Schiffe immerhin schon 416 737 Ende 1923 betrug. Die infolge Stabilisierung der deutschen Währung knapp gewordenen

Entwicklung der Flotte der Hamburg-Amerika Linie.

Jahr	Zahl der Seeschiffe		Zahl der Hilfsfahrzeuge, Seebäderdampfer		Gesamtraumgehalt Br.-Reg.-T.			Beförderte Personen	Beförderte Güter
Jahresschluß	überhaupt	davon im Bau	überhaupt	davon im Bau	überhaupt	davon im Bau	daher verfügbar an fertigen Schiffen		in Mill. cbm
1913	194	19	245	—	1 360 360	268 856	1 091 504	463 571	8,30
1920	97	70	62	3	397 432	316 674	80 760	—	0,44
1921	86	43	148	4	408 030	200 157	207 873	5 794	0,67
1922	84	14	177	1	446 506	108 170	338 336	30 855	1,35
1923	78	2	173	—	432 537	15 800	416 737	53 639	2,07
1924	76	2	166	—	449 337	28 500	420 837	45 742	2,56
1925	75	1	164	—	456 554	21 000	435 554	54 303	2,33
1926	151	10	221	—	928 601	82 550	846 051	77 252	2,70
1927	167	15	264	—	1 045 847	120 500	925 347	114 167	5,24
1928	182	15	263	—	1 114 828	122 700	1 092 126	130 576	5,94

Als Schiffsbestand ist jeweils die im 1. Vierteljahr des folgenden Jahres vorhandene Flotte angeführt.

Baumittel und sonstige Umstände verhinderten während der Jahre 1924 bis 1925 eine größere Neubautätigkeit, so daß Ende 1925 435 554 Brutto-Reg.-T. verfügbar waren. Die umfangreichste Vermehrung des Schiffsparks der Hamburg-Amerika Linie trat im Jahre 1926 infolge Einverleibung der Flotten der Deutsch-Austral- und Kosmoslinien sowie der Hugo Stinnes Linien ein. Geldmittel, die von 1926 bis 1928 in größerem Umfang flüssig wurden, erlaubten eine regere Neubautätigkeit, so daß die Tonnenzahl der Ende 1928 verfügbaren Schiffe 1 092 126 betrug, also noch einige tausend Brutto-Reg.-T. mehr als Ende 1913. Unter den Schiffen dieser neuzeitlichen Flotte befinden sich freilich keine Großschiffe der 50 000-Tons-Klasse 1913/1914, wie sich aus der untenstehenden Aufstellung ergibt, aber sie sind ausgezeichnet verwendbar.

Da die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reedereien in der Nachkriegszeit sehr viel zu wünschen übrig ließen, so hat die Hamburg-Amerika Linie schon seit Jahren — und mit gutem Erfolge — sich bemüht, die Verwaltungs- und Betriebsunkosten zu verringern und dadurch den Reinertrag des Unternehmens zu steigern. Dabei befanden sich die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die unter dem Drucke der politischen und weltwirtschaftlichen Verhältnisse sich eine völlig neue Handelsflotte schaffen mußten, gegenüber den ausländischen Reedereien wenigstens insofern im Vor-
teil, als sie bei diesem umfassenden Wiederaufbau ih
Schiffsparks von vornherein alle irgendwie vorteilhaf
technischen Neuerungen benutzen konnten und tatsächl
auch nutzbar gemacht haben. In dieser Hinsicht ist name
lich die Hamburg-Amerika Linie bahnbrechend vorgeg
gen. Besonders auf dem Gebiete sparsamster und da
erfolgreichster Nutzbarmachung des Öl- und Kohlenv
brauchs wurden die neusten technischen Errungenschaf
eingeführt. Auch erwarb die Hamburg-Amerika Li
von einer Kopenhagener Firma die Lizenz für die
nutzung ihrer Patente auf Herstellung von Dieselmoto
für Deutschland und brachte diese Lizenz in die mit
freundeten Firmen gegründete Deutsche Ölmaschinen G.
b. H. ein. Dementsprechend rüstete die Hamburg-Ameri
Linie alsbald einen Teil ihrer Neubauten mit Die
motoren aus, um so mehr als die Vermutung begrün
erscheint, daß die Motorschiffahrt in absehbarer Zeit
Dampfer immer mehr in den Hintergrund drängen wi
Zu den von der Hamburg-Amerika Linie weiterhin ein
führten technischen Neuerungen gehört die weitgehe
Verwendung der Ölfeuerung, der Triebturbinen in v
schiedenen Gattungen, des Flettnerruders, des Kontrap
pellers, der Frahmschen Außenbord-Schlingertanks, d
Kreiselkompasses in Verbindung mit automatischem Ku
steurer und anderer der Sicherheit des Bordbienstes d
nenden Einrichtungen.

Die größten Schiffe der Hamburg-Amerika Linie.

Schiff	Raumgehalt Br.-Reg.-T.	Abmessungen in Metern: Länge	Breite	Höhe	Maschinenleistung in Pferdekräften	Zahl der Passagiere: 1. Klasse	Kajüte	2. Klasse	Kajüte für Touristen	3. Klasse	Besatzu
New York	21 455	182,9	22,1	16,9	14 000	248	—	417	—	464	425
Hamburg	21 133	182,9	22,1	16,9	14 000	216	—	317	156	454	425
Albert Ballin	20 815	182,9	22,2	16,9	13 500	215	—	253	144	597	413
Deutschland	20 607	182,9	22,2	16,9	13 500	213	—	257	144	601	413
Reliance	19 802	179,2	21,9	13,3	17 000	360	—	228	—	252	440
Resolute	19 692	179,2	21,9	13,3	17 000	333	—	232	—	264	450
Cleveland	16 971	179,1	19,8	15,2	10 400	—	415	—	178	329	336

Die vier Dampfer »New York«, »Hamburg«, »Albert allin« und »Deutschland« werden im Jahre 1929 durch nbau neuer Turbinen von größerer Stärke eine solche eschwindigkeit erhalten, daß sie die Reise von Festland zu stland in 7 Tagen zurücklegen werden. Die Erhaltung r ausgezeichneten See-Eigenschaften dieser Schiffe, ihres higen Ganges und ihrer bewährten Rentabilität können s unbedingt gesichert gelten; sie werden vom Frühjahr 30 an allwöchentlich fahren. Daneben werden schon im ühjahr und Sommer 1929 die neuen Motorschiffe St. Louis« und »Milwaukee«, die je 16 000 Brutto-eg.-T. groß sind, sogleich nach ihrer Fertigstellung zu-mmen mit der »Cleveland« regelmäßig alle 14 Tage hrten für die Kajütsklasse aufnehmen. Die Möglichkeit r Beförderung von Passagieren wird hierdurch sowie rch die inzwischen erfolgte Einstellung der hochwertigen otorschiffe »Orinoco« (9 660 Brutto-Reg.-T.) und Magdalena« (9 779 Brutto-Reg.-T.), ferner durch die rtigstellung der »General Osorio« und der schnelleren hiffe der Ballin-Klasse bedeutend vermehrt. Außerdem t die Hamburg-Amerika Linie neuerdings den Bau von ht schnellaufenden Passagier- und Frachtschiffen von je 000 t Tragfähigkeit vergeben; zu diesen Schiffen werden e acht Turbinenanlagen der vier Schiffe der Ballin-Klasse ch ihrer Modernisierung verwendet werden. Über den genwärtigen Flottenbestand gibt nachstehende Aufstellung ufschluß.

Flotte der Hamburg-Amerika Linie
Anfang 1929.

	Hamburg-Amerika-Linie Anzahl	Hugo-Stinnes-Linien Anzahl	Gesamt-tonnage Br.-Reg.-T.
eeschiffe	170	12	1 078 073
eebäderdampfer	5	—	6 039
eeschlepper	8	—	1 957
lußschlepper	15	1	787
arkassen	40	12	658
eeleichter	13	—	8 639
lußleichter	55	6	9 968
astenschuten	29	11	2 513
ffene Schuten	25	25	741
ahrzeuge für Sonderzwecke	18	—	5 451
Zusammen	378	67	1 114 826

5. Die Personal-, Wohlfahrts- und Sozialpolitik.

Die Hamburg-Amerika Linie hat von jeher eine kluge ersonalpolitik betrieben, indem sie davon ausging, daß n vorzüglich geschultes und auch sonst hervorragendes ersonal in erster Linie durch eine gute, den Leistungen tsprechende Bezahlung erlangt wird und daß ein solches ersonal sich auch dauernd mit dem Unternehmen ver-unden fühlt. Damit nicht genug, hat diese deutsche eederei aus sich heraus bereits vor Jahrzehnten eine nze Anzahl Wohlfahrtseinrichtungen geschaffen, deren nanzielle Leistungen weit über den Rahmen der gesetz-hen Fürsorge hinausgehen und deren Segnungen in zahl-sen Fällen den Angestellten und Arbeitern zugute gekom-en sind und noch zugute kommen. Es liegt auf der Hand, ß Angestellte und Arbeiter bedeutend freudiger, sorg-mer und fleißiger arbeiten und daß sie alle ihre Kräfte den Dienst ihrer Arbeitgeber stellen werden, wenn sie wissen, daß ihnen in Fällen unverschuldeter Not sowie bei Unglück und Krankheit ausgiebig und gern geholfen wird. Diese Nothilfe, die gute Entlohnung und die wohlwollende Behandlung der Angestellten und Arbeiter sind die Gründe, die es erklären, weshalb zwischen diesen und der Geschäftsleitung der Hamburg-Amerika Linie immer ein Vertrauensverhältnis bestanden hat, das nur sehr selten einmal vorübergehend getrübt worden ist. Die eben erörterten Umstände erklären es ferner, weshalb so viele seebefahrene und im Reederei-, Kai-, Hafen- und Schiffswerkstättendienst bewährte Personen sich um Eintritt in den Dienst der Hamburg-Amerika Linie bemühen und daß es ihr nie an ausgezeichneten Kräften gefehlt hat, die dazu beitrugen, die mühevollen und umfangreichen Wiederaufbauarbeiten zu dem mit Erfolg gekrönten Ziele zu führen.

Bei Kriegsausbruch standen im Dienste der Gesellschaft 936 Kapitäne und Offiziere, 862 andere Schiffsangestellte des Verpflegungs- und Verwaltungsdienstes, 15 300 Mannschaften, 1 561 Landangestellte und 3 100 Arbeiter im Werkstätten-, Kai- und Hafenbetrieb. Von diesen rund 22 000 Mitarbeitern wurden etwa 11 000 nach und nach zum Kriegsdienst einberufen, während etwa 4 000 Mann, die sich auf Schiffen der Gesellschaft im Ausland befanden, daselbst interniert wurden, so daß nur noch ein Personal von rund 7 000 Köpfen für Reedereizwecke usw. verfügbar blieb. Aber wie sollte man diese 7 000 Mann verwenden, da die Handelsschiffahrt infolge der englischen Blockade fast völlig lahmgelegt war? Einige Schiffe der Hamburg-Amerika Linie übernahmen die Versorgung Deutschlands mit schwedischem Eisenerz, wobei durch Torpedierung in der Ostsee die beiden Dampfer »Nicomedia« und »Syria« verlorengingen. Später beteiligten sich dann die kleineren Fahrzeuge der Reederei an der wieder in Gang kommenden Schiffahrt in der Ostsee und Nordsee. Dann wurde Albert Ballin vom Reichsamt des Innern gebeten, die Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln zu organisieren. Demgemäß gründete er unter Verwendung eines großen Teils des dafür geeigneten Personals der Hamburg-Amerika Linie den »Reichseinkauf« in Hamburg. Als der »Reichseinkauf« nach einigen Monaten in die »Zentral-Einkaufs-Genossenschaft« umgewandelt wurde und nach Berlin übersiedelte, traten in deren Dienst viele kaufmännische, nautische und technische Angestellte der Hamburg-Amerika Linie, die dann in den verschiedensten Zweigen der Zentral-Einkaufs-Genossenschaft im In- und Ausland tätig gewesen sind.

Die Hamburg-Amerika Linie scheute keine Opfer, um den Familien ihres Personals über die Not der Kriegsjahre hinwegzuhelfen. Auf die Geltendmachung des Kündigungsrechts wurde verzichtet. Die Gesellschaft zahlte die Gehälter — abzüglich der Reichsfamilienunterstützung — an die Familien der eingezogenen Angestellten, soweit sie nicht Offiziersgehälter vom Reiche bezogen, weiter, obwohl dies mit schweren Geldopfern verknüpft war. In den Wilhelmsburger Wohnhäusern der Gesellschaft wohnten die Familien der zum Kriegsdienst Eingezogenen und der Internierten mietefrei; mit den übrigen Hauswirten wurde vereinbart, daß zwei Drittel der Miete von der Gesellschaft getragen und ein Drittel von den Hauswirten erlassen wurde. Die Gesellschaft gab den Frauen Heimarbeit, indem sie Wöchnerinnen- und Säuglingswäsche, Kinderkleider und Knabenanzüge anfertigen ließ, kaufte Fußzeug und verteilte diese Gegenstände an bedürftige Familien. Die Fürsorgebeamtinnen der Hamburg-Amerika Linie suchten kranke und bedürftige Familien auf und hal-

fen nach besten Kräften. Feuerung und Nahrungsmittel wurden unentgeltlich oder gegen geringe Entschädigung abgegeben. Bei der Schulentlassung wurden in vielen Fällen Kleider geliefert, die Mütter der schulentlassenen Kinder beraten und den Konfirmanden geeignete Lehrstellen nachgewiesen. Die besondere Fürsorge der Gesellschaft war den Hinterbliebenen gewidmet, um deren Not durch tatkräftige Hilfe zu mildern. Die Invaliden-, Witwen- und Waisenpensionskasse für Angestellte, die Betriebskrankenkasse, die Arbeiter-, Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse, die Arbeiterhilfskasse, die Unterstützungskasse, der Kaiser-Wilhelms-II.-Jubiläumsfonds, die Veteranenstiftung — alle diese Stiftungen und Kassen der Hamburg-Amerika Linie — haben während des Krieges Millionen von Mark aufgewendet, um ihre Zwecke in großzügiger Weise zum Segen der Angestellten und Arbeiter sowie deren Familien und Hinterbliebenen zu erfüllen. An Kriegsunterstützungen (Beihilfen zu den reichsgesetzlichen Familienunterstützungen) wurden nicht weniger als 3 480 284 ℳ verausgabt. An ihre im Ausland internierten ledigen Angestellten und Seeleute zahlte die Gesellschaft fast 3 Millionen ℳ. Die Zahlung der Kriegsgehälter wurde während des ganzen Krieges fortgesetzt; allein für das Landpersonal wurden demgemäß vom 1. August 1914 bis Ende 1918 rund 28 Millionen ℳ an Gehältern ausgegeben.

Diese großen Ausgaben hatten sich rechtfertigen lassen, solange man auf einen einigermaßen zufriedenstellenden Ausgang des großen Völkerringens für Deutschland hoffen durfte. Nachdem aber das Ringen beendet war und die Hamburg-Amerika Linie ihre immer noch stattliche Flotte den fremden Mächten hatte ausliefern müssen, mußten endlich umfangreiche Kündigungen eintreten. Im Januar 1919 gab die Gesellschaft einer Anzahl Landangestellten Gelegenheit, unter Fortbezug ihres Gehalts bis Ende der gesetzlichen Kündigungsfrist schon vor Ablauf dieser Frist auszuscheiden. Den später zum 30. Juni und 30. September Gekündigten wurde außerdem eine Beihilfe gewährt. Infolge Wegnahme fast des ganzen Schiffsmaterials mußten zunächst die Bordangestellten entlassen werden, während man mit dem Landpersonal schonender vorgehen konnte. Von der Kündigung wurden in erster Linie die Ledigen, sodann die zuletzt eingetretenen Angestellten und schließlich die über 55 Jahre alten Angestellten betroffen. Diesen letzteren zahlte die Gesellschaft jedoch, falls sie nicht pensioniert werden konnten, ein Wartegeld oder einen Pensionsersatz in Höhe der für den Pensionierungsfall errechneten Pension. Um den Gekündigten mit Rat und Tat bei Erlangung einer andern Stellung behilflich zu sein, wurde eine Beratungsstelle eingerichtet; auch wurde durch Einrichtung kaufmännischer Lehr- und Fortbildungskurse Gelegenheit zum Erwerb neuer und zur Erweiterung vorhandener Kenntnisse gegeben.

Für die infolge Ablieferung der Schiffe erwerbslos gewordenen Seeleute wurde vom Reiche und den deutschen Reedereien eine Unterstützungsaktion eingeleitet; zu dem hierzu benötigten Grundkapital steuerten die Reedereien entsprechend ihrem Umfang bei. Auf die Hamburg-Amerika Linie entfiel gemäß dem Verhältnis der verlorenen Tonnage zum gesamten Tonnageverlust der Handelsschiffahrt ein Betrag von mehr als 10 Millionen ℳ. Am Schlusse des Jahres 1920, nachdem durch Wiedereinstellungen bereits eine kleine Vermehrung des Personals gegenüber dem Jahre 1919 eingetreten war, beschäftigte die Hamburg-Amerika Linie 146 Kapitäne und Offiziere, 158 Ingenieure, 14 Schiffsangestellte des Verpflegungs- und Verwaltungsdienstes, 547 Personen i[m] Mannschaftsverhältnis, 850 Landangestellte, 1300 Ar[-]beiter im festen Arbeitsverhältnis in den Werkstätten un[d] 560 Arbeiter im festen Arbeitsverhältnis im Kai- un[d] Hafenbetrieb der Gesellschaft, zusammen also 3 575 Per[-]sonen gegenüber rund 22 000 Personen vor dem Krieg[e,] also weniger als den sechsten Teil. Bis Ende 1923 ver[-]mehrte sich das Personal gemäß dem fortschreitende[n] Flottenaufbau verhältnismäßig rasch auf 10 141. Diese Vermehrung bot die im Jahre 1924 eintretende Kapita[l-]knappheit Halt; notgedrungen mußten damals fa[st] 1 400 Leute entlassen werden. Im folgenden Jahre konn[te] nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl erneut eingestel[lt] werden. Infolge der bedeutenden Flottenvergrößerung i[m] Jahre 1926, die sich dann im folgenden Jahre weite[r] auswirkte, stieg das Personal Ende 1927 auf 16 273 un[d] Ende 1928 auf 17 217 Köpfe. Die Einzelheiten über d[ie] Personalveränderungen sowie die Verteilung auf das Lan[d-] und das Schiffspersonal usw. ergibt sich aus der folgende[n] Aufstellung.

Personalbestand 1921 bis 1928.

Am Ende des Jahres	Landpersonal		Schiffspersonal	Zusamme[n]
	Angestellte	Arbeiter	Personen	
1921	1 091	3 085	2 591	6 767
1922	1 427	3 312	4 001	8 740
1923	1 522	3 049	5 570	10 141
1924 Hauptbetrieb	713	106	5 022	8 763
Nebenbetriebe	350	2 311		
Agenturen	261	—		
1925 Hauptbetrieb	704	110	5 100	8 928
Nebenbetriebe	354	2 397		
Agenturen	263	—		
		Personen*)		
1926 Hauptbetrieb	—	982	8 441	12 750
Nebenbetriebe	—	3 047		
Agenturen	280	—		
1927 Hauptbetrieb	—	1 025	10 841	16 273
Nebenbetriebe	—	3 785		
Agenturen	622	—		
1928 Insgesamt	—	4 812	12 405	17 217

*) Angestellte und Arbeiter.

6. Die Hemmungen des Wiederaufbau[s]

Die Wiederaufbauarbeiten der Hamburg-Amerika Lin[ie] wurden durch zahlreiche Umstände gehemmt und bei[n-]trächtigt, deren Beseitigung nicht in der Macht d[er] Gesellschaft lag. Seit Friedensschluß lastete der Dru[ck] des im Übermaße hergestellten ausländischen Schiffsraum[s] auf dem Frachtenmarkt. Dazu kam die Stockung in d[er] Weltwirtschaft, die durch den Krieg herbeigeführte wi[rt-]schaftliche Zerrüttung der meisten europäischen Lände[r,] die Aufteilung Osteuropas in zahlreiche Staaten mit wi[ll-]kürlich und selten nach geschichtlichen, wirtschaftlichen u[nd] geographischen Gesichtspunkten festgelegten Grenzen. [Es] traten künstlich geschaffene Verkehrshindernisse hinzu u[nd] vor allem die Unklarheit über die seitens des Deutsch[en] Reichs nach den Friedensbedingungen zu erfüllenden Ve[r-]pflichtungen. Die normale Güterbewegung wurde jahr[e-]lang durch die ungeordneten Verhältnisse der mitt[el-]europäischen Länder, durch kriegerische Verwicklungen [...]

osteuropa und durch das fast völlige Ausscheiden des ßen Russischen Reichs aus der Weltwirtschaft beeinchtigt. Ferner kam hinzu, daß viele und namentlich übersche Staaten infolge der durch den Weltkrieg herbeihrten Abschnürungen ihrer früheren Versorgerländer ne Industrien gründen mußten, um ihre Bedürfnisse an tigwaren und Halbfabrikaten zu befriedigen. Das ren die hauptsächlichsten Gründe, weshalb viele früher handen gewesene Versendungsmöglichkeiten nicht mehr anden. Diese Verhältnisse schränkten neben dem Güterkehr auch den Personenverkehr und namentlich die swanderungslust ein, da sich die meisten Länder wegen dort bestehenden Arbeitslosigkeit gegen Einwanderer chlossen oder die Einwanderung erschwerten, oder weil esichts der in fremden Staaten ebenfalls auftretenden rückten Wirtschaftsverhältnisse eine Auswanderung thin nicht in Frage kam. Daher war in nicht wenigen dern die Hälfte der Handelsflotte zum Stilliegen verilt, so daß die Kiellegung neuer Schiffe als ein großes gnis erscheinen mußte. Ferner waren es ungewöhnlich e Kohlen- und Materialpreise, beträchtliche Lohngerungen und Streiks im Hamburger Hafen, die einem ellen Aufbau des Schiffsparks der Hamburg-Amerika ie hindernd in den Weg traten. Im Jahre 1922 hatte Warenumsatz überall nachgelassen, weil jedermann en Verbrauch einschränken mußte.

Der Auswandererverkehr nach Nordamerika litt seit 2 erheblich unter der von der amerikanischen Gesetzung eingeführten Beschränkung der Einwanderung. r Frachtverkehr lag gleichfalls danieder, eine Tatsache, n ungünstige Folgen auch weiterhin durch den hochtzöllnerischen Tarif der Vereinigten Staaten verstärkt rden. Auch sonst waren die Zeitverhältnisse für die hiffahrt sehr ungünstig. Behufs Hebung des Passagier- Frachtverkehrs unterstützte daher die Hamburgerika Linie, wo sich nur immer Gelegenheit bot, die chlägigen internationalen Bestrebungen und Zusamnschlüsse. Im folgenden Jahre hob sich die Auswanung stark, was zur Folge hatte, daß die nach dem erikanischen Gesetze zugelassene Höchstzahl an Einwanern aus den einzelnen Ländern schon in den ersten is 6 Monaten des amerikanischen Fiskaljahres (1. Juli 30. Juni) erreicht wurde.

Bis zum Jahre 1922 spielte sich der Verfall der tschen Währung in einem Ausmaße ab, dem sich der tsche Handel und die deutsche Reederei bei schärfster fmerksamkeit immerhin einigermaßen anpassen konnte. es war unmöglich, als im Jahre 1923 der Verfall Mark zu einem katastrophalen Sturz ausartete. r immer schlimmere Formen annehmende und im rbste 1923 zu einem völligen Zusammenbruch der tschen Währung führende Währungsverfall hatte auch die Hamburg-Amerika Linie große Nachteile zur Folge. beschnitt auch die Vorteile, die sich für die Reederei raus ergaben, daß der größere Teil der Einnahmen hochwertigen, durch die Geldentwertung nicht beffenen Valuten bestand.

Der Ausgang des Kalenderjahrs 1923 stand unter dem ichen der Stabilisierung der deutschen Währung; sie nnte nur durch Maßnahmen erreicht werden, die die irtschaft aufs schwerste trafen, nämlich durch eine geltige Steuerlast und eine fast vollkommene Kreditchneidung. Beide Maßnahmen mußten naturgemäß h auf die Entwicklung des Transportgeschäfts eine übers ungünstige Rückwirkung äußern; besonders gilt dies n der Kreditbeschneidung, durch die das Einfuhrgeschäft zeitweise fast völlig stillgelegt wurde. Gegenüber solch ungewöhnlichen wirtschaftlichen Schlägen befand sich die Hamburg-Amerika Linie — ebenso wie andere deutsche Großreedereien — in einer überaus schwierigen Lage. Sie war trotz sicherer Verluste gezwungen, zu fahren, weil sie den bis zu einem gewissen Grade immer vorhandenen Verkehr zu bewältigen verpflichtet war. Ausgerechnet während des fast völligen Daniederliegens der Einfuhr war die deutsche Ausfuhr im Jahre 1924 verhältnismäßig lebhaft, da um jeden Preis Geldmittel beschafft werden mußten. Die Ausfuhrfracht allein vermag aber die Kosten einer Rundreise nicht zu tragen. Die Fracht wird international bestimmt, und auf dem internationalen Markte herrschen naturgemäß andere Gesetze wie auf dem heimischen Markte, der den Hauptrückhalt der Hamburg-Amerika Linie bildet. Dazu kam, daß damals der internationale Schiffsraum für den Weltverkehr immer noch zu groß war, wenn sich auch durch Abwracken veralteter und ungeeigneter Tonnage eine gewisse Besserung allmählich bemerkbar machte. Einer Reederei wie der Hamburg-Amerika Linie, die keine Staatszuschüsse bezieht, sondern ganz allein auf sich selber gestellt ist, und die im übrigen die Passagierbeförderung mit der Frachtfahrt verbinden muß, wird die Anpassung an die Marktlage noch weiter erschwert. Die Reisenden verlangen, daß die Abfahrten der Schiffe lange Zeit vorher angezeigt und zu den angegebenen Zeitpunkten auch durchgeführt werden, während — vom Standpunkt des Geschäftsmanns aus betrachtet — das Aufschieben oder der gänzliche Ausfall der Reise das einzig Richtige wäre. Frachten und Überfahrtskosten aber derartig zu erhöhen, wie es hätte geschehen müssen, um sie in ein der Vorkriegszeit entsprechendes Verhältnis zu den Unkosten zu bringen, war wegen des Wettbewerbs und aus andern Gründen unmöglich. Bei dieser Lage der Verhältnisse mußte die Hamburg-Amerika Linie alles versuchen, um durch Ersparnisse und zweckmäßige Ausgestaltung aller ihrer Dienstzweige die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Gegen Ende des Jahres 1924 zeigte das deutsche Reedereigeschäft ein günstigeres Aussehen, da einige der durch den Friedensvertrag dem Deutschen Reiche auferlegten Hemmungen mit dem 10. Januar 1925 fortfielen. Während des Jahres 1924 hatte Deutschland außerdem mit verschiedenen Ländern auf der Grundlage der Meistbegünstigung Handlesverträge abgeschlossen, mit andern Ländern waren Verhandlungen im Gange. Die Festigung der deutschen Währung war erreicht und die Kreditbeschaffung etwas erleichtert. Erfreulicherweise machten sich auch endlich Ansätze von Kapitalbildung bemerkbar. Ein gewisses gegenseitiges Vertrauen war zurückgekehrt. Die Arbeitsleistung hatte zugenommen, wennschon sie wegen der auf Deutschland ruhenden Lasten noch nicht völlig genügte. Diese Ergebnisse des Jahres 1924 ließen die Hoffnung zu, daß aus ihnen für die deutsche Schiffahrt und damit auch für den weiteren Aufbau der Hamburg-Amerika Linie Vorteile erwachsen würden. Die Hoffnungen erfüllten sich 1925 aber nicht in dem erwarteten Umfang, weil die Beruhigung und Festigung der politischen Verhältnisse nicht in dem Maße eintraten, wie es die Erklärungen der führenden Staatsmänner hatten erhoffen lassen. Die Passivität der deutschen Handelsbilanz blieb bestehen; sie erreichte für dieses Jahr die Höhe von 4,3 Milliarden *RM*. Die Zunahme des Welthandels vermochte nicht, der Welttonnage ausreichende Beschäftigung zu verschaffen; daher blieb eine Festigung des Frachtenmarktes aus, und der Frachtenindex wich. Im internationalen Wettbewerb wurde die Hamburg-Amerika Linie — ebenso wie die andern deutschen

Reedereien — während der Jahre 1926 und 1927 dadurch behindert, daß viele ausländische Schiffahrtsgesellschaften durch finanziell sehr wirksame Stützungsmaßnahmen in einem Umfang gefördert wurden, die das freie Spiel der Kräfte hemmten. Dazu traten die Steuerlasten, die Kapitalarmut, die gesteigerten Zinsenlasten für Anleihen und viele andere Verhältnisse, die ihre Ursache in den ungeheuren Reparationsverpflichtungen haben. Auch die kostspieligen sozialpolitischen Maßnahmen treffen in ihren finanziellen Auswirkungen alle Arbeitgeber schwer, Auswirkungen, unter denen die deutschen Reedereien ebenfalls stark zu leiden haben. Trotz dieser zahlreichen Hemmungen ist der Wiederaufbau der Flotte der Hamburg-Amerika Linie und der dazugehörigen Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen unablässig fortgeschritten, wie der heutige Zustand dieses mächtigen Reedereiunternehmens beweist.

IV. Der heutige Zustand.

Die Hamburg-Amerika Linie besitzt gegenwärtig (im Juni 1929) einschließlich ihrer Neubauten eine Flotte von mehr als 1,1 Millionen Brutto-Register-Tonnen und verkehrt in regelmäßigen Passagier- und Frachtdiensten mit 182 Ozeanschiffen, worunter sich 35 Motorschiffe befinden, nach allen Teilen der Erde. Nach Amerika gehen 6 Linien, darunter die New Yorker Stammroute der Gesellschaft, in der ihre größten und schönsten Schiffe beschäftigt sind. Nach Mittelamerika, Westindien, der Pazifikküste, Ostasien, Niederländisch Indien und nach Australien fahren die Schiffe der Gesellschaft auf mehr als 20 Linien. Außerdem ist die Hamburg-Amerika Linie am deutschen Afrikaverkehr mit mehreren Passagier- und Frachtdampfern beteiligt. Weiter fährt eine Reihe von Hapagdampfern nach dem Mittelmeer, der Levante und dem Schwarzen Meer.

Die Hamburg-Amerika Linie veranstaltet alljährlich mit dem Vergnügungsreisen-Dampfer »Oceana«, mit den Dreischrauben-Luxusdampfern »Reliance« und »Resolute«, dem Doppelschrauben-Motorschiff »Orinoco« sowie mit andern besonders geeigneten Schiffen Vergnügungs- und Erholungsreisen nach dem Nordland, dem Orient und dem Mittelmeer, nach Westindien und um die Erde. Die Nordlandreisen umfassen den ganzen Bereich der nordischen Welt; sie führen u. a. nach Schottland, Island, Spitzbergen, dem Nordkap, den schönsten norwegischen Fjorden, nach Dänemark, Schweden, Finnland, Rußland, Lettland, Estland und Danzig. Die Mittelmeerfahrten erschließen ihren Teilnehmern den ganzen Süden von den Kanarischen Inseln bis nach Syrien und Palästina, von Genua, Venedig und der Riviera bis hinunter nach Ägypten. Die Westindienfahrten haben die schönsten Inseln und Küstengebiete des Karibischen Meeres zum Ziele. Die Weltreise führt über eine Strecke von mehr als 60 000 km über 33 Länder Europas, Afrikas, Asiens und Amerikas rund um den Erdball. Die Pläne aller dieser Reisen sind auf Grund jahrzehntelanger Erfahrungen aufgestellt und umfassen außer der Seereise zahlreiche interessante Landausflüge.

Der Lösch- und Ladebetrieb der Hamburg-Amerika Linie vollzieht sich hauptsächlich in den beiden vom Hamburger Staate für den alleinigen Gebrauch der Gesellschaft erbauten Häfen, dem Kaiser-Wilhelm-Hafen und dem Ellerholzhafen mit den Schuppen 71 bis 77 sowie im Indiahafen mit Schuppen 57, die zusammen einen Flächenraum von 60 ha umfassen. Die Kais — Auguste-Victoria-Kai (1,1 km), Reiherkai (0,2 km), Kronprinzen-Kai (0,9 km), Mönckeberg-Kai (0,9 km) und Afrika-Kai, Schuppen 57 (0,4 km), zusammen also 3,5 km — sind mit 145 fa baren elektrischen Kränen von je 3 000 kg Tragkr 20 elektrischen Wandkränen von je 2 500 bis 3 000 Tragkraft, 4 Laufkatzen zu 1 500 kg Tragkraft und 1 elektrischen Schwerkran von 75 000, 20 000 u 10 000 kg, also insgesamt 172 Kränen mit ru 600 000 kg Tragkraft besetzt. Die Gesamtlagerfläche auf den Kais befindlichen 8 Doppelgüterschuppen betr 127 402 qm. Das Schienennetz, das den Verkehr mit d Hauptgüterbahnhof Hamburg-Süd vermittelt, hat e Gleislänge von 17,4 km.

Außerhalb der Kaianlagen werden die Linien nach Ja Australien, Südafrika und nach der Westküste Südameri an den der staatlichen Kaiverwaltung gehörenden Sch pen 51 und 52 mit zusammen 24 500 qm Lagerfläche der Hamburg-Amerika Linie abgefertigt. Ferner wird Teil dieser Schiffe auf den Schuppen 69 und 70 der La und Speditions G. m. b. H. für den Dienst nach Kan bearbeitet. Dort stehen überdachte Schuppenflächen 22 600 qm zur Verfügung. Ein besonderer siebengleisi Kohlenkai mit 2 Kohlenkippen und 2 Portalkrä für das Arbeiten mit Greifern versorgt die Schiffe Hamburg-Amerika Linie mit Betriebskohlen und steht a zum Kohlenumschlag zur Verfügung. Weiter verfügt Hamburg-Amerika Linie über 2 schwimmende Kohl heber von großer Leistungsfähigkeit und über 2 Schwin kräne von 15 000 und 30 000 kg Hebekraft sowie ü 4 schwimmende Getreideheber. Im Schuppenbetrieb w die Güterbeförderung mit 42 Elektroschleppern und Elekt hubkarren neuester Bauart und 115 Anhängerwagen werkstelligt.

In Hamburg am Alsterdamm steht das stolze Hau verwaltungsgebäude (s. Abb.). Ein weiteres Verwaltun



Hauptverwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie.[3])

gebäude für Kai- und Hafenbetrieb, Schiffsinspekti Navigations- und Sicherheitswesen, Schiffsausrüstung Proviant- und Wäschemagazin, Instandsetzungswerkstät Arztbüro liegt im Freihafengebiet (auf Kuhwärd Die Betriebsanlagen der Hamburg-Rheinlinie sind Johannisbollwerk und diejenigen der Hapag-Seebä dienst G. m. b. H. an den St.-Pauli-Landungsbrü Das am Rande des Freihafengebiets liegende, Pavillonstil erbaute Hapag-Überseeheim (60 000 c bietet etwa 2 500 Fahrgästen und Auswanderern gle zeitig Unterkunft. Am Hauptbahnhof in Hamburg findet sich die besondere Gepäckabfertigungsstelle und

[3]) Abgedruckt mit Genehmigung der Hamburg-Amerika Linie.

[Rei]sebüro der Hamburg-Amerika Linie; ein weiteres Reise-[bür]o enthält der Pavillon am Jungfernstieg. Stattliche [Ver]waltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie befinden [sich] auch in Cuxhaven, Berlin und Frankfurt (Main). [Fer]ner besitzt die Reederei Grundbesitz oder Betriebsanlagen [in H]amburg, Emden, Laibach, Colon, Schanghai, Tongku [und] Hankau.

[S]o kann man feststellen, daß die Hamburg-Amerika [Lini]e trotz aller Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse ihren Grundsatz, den Wiederaufbau ihrer Handelsflotte entschlossen zu betreiben, erfolgreich durchgeführt hat, getragen von der Überzeugung, daß nur aus der Wiederaufbautätigkeit, auch wenn sie angesichts der ungeklärten politischen und weltwirtschaftlichen Lage vollen Erfolg nicht mit Bestimmtheit versprechen kann, endlich doch einmal Heilung und Wohlfahrt für das deutsche Volk zu erwarten ist.

Schriftwerke.

[S]ystem des deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Verkehrsrechts im Grundriß. Von Dr. jur. et rer. pol. H. Hellmuth, Oberpostdirektor in Nürnberg, Dozent für Verkehrsrecht und Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost an der Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Handelshochschule) Nürnberg. 206 Seiten. 1929. Preis broschiert 8,50 *RM*, geb. 10,50 *RM*. Verlag der Hochschulbuchhandlung Krische & Co. in Nürnberg.

[D]er auf dem Gebiet des Post- und Fernmelderechts be[kann]te Verfasser bringt eine systematische Bearbeitung des [deut]schen Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs[recht]s mit dem Hauptziel, den inneren Rechtsaufbau der [vers]chiedenen hier auftretenden Rechtseinrichtungen zu er[kenne]n, ihre wechselseitigen Beziehungen zu ermitteln und [de]n Zusammenhang mit den allgemeinen Grundsätzen [des] öffentlichen Verwaltungsrechts klarzulegen. Die Ver[wal]tungsrechtswissenschaft wird sich mit dem Buche Hell[mut]hs eingehend befassen und mit ihm auseinandersetzen [mü]ssen.

[I]m ersten Teil behandelt Hellmuth die allgemeine [Rech]tsstellung des Post-, Telegraphen- und Fernsprech[wes]ens in zwei Abschnitten; der eine Abschnitt behandelt [die] staatsrechtliche, der andere die verwaltungsrechtliche [Seit]e des Problems. Im zweiten Abschnitt des ersten [Teil]es über das verwaltungsrechtliche Verhältnis des deut[sche]n Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens legt Hell[mut]h das Wesen der öffentlichen Anstalt Deutsche Reichs[post] (DRP) dar unter Erörterung der sächlichen Mittel der [Ver]kehrsanstalt und ihrer rechtlichen Mittel sowie ihrer [Ans]taltspflichten gegenüber Allgemeinheit und Benutzer. [Fe]r[ner] bringt Hellmuth in systematischem Aufbau eine Unter[such]ung über die öffentlich-rechtlichen Rechte und Pflichten [der] DRP, z. B. Post- und Telegraphenhoheitsrecht, Vor[rech]te der DRP, Anstaltsgewalt, Strafschutz und Anstalts[pflic]hten mit Verleihungsrecht. Im zweiten Teil behandelt [Hell]muth das Rechtsverhältnis der Anstaltsnutzung — [Wes]en und Form der Anstaltsordnungen (z. B. Postord[nun]g, Telegraphenordnung, Fernsprechordnung, Post[sche]ckordnung), die Bedingungen der Zulassung zur [Ans]taltsnutzung, die Nutzungsgewährung selbst (Verkehrs[leist]ungen), die Benutzungsgebühren und endlich die Haf[tun]g der DRP und ihrer Organe aus Anlaß einer An[stalt]snutzung. In diesem zweiten Teil ist wohl der Schwer[pun]kt der Arbeit zu suchen: hier sucht Hellmuth das An[stalt]snutzungsrecht der DRP in planmäßiger Durchfüh[run]g systematisch in das öffentliche Recht einzugliedern. [In] klarer, wohldurchdachter und gut geordneter Weise hat [Hell]muth auf Grund seiner gediegenen Kenntnisse seine [nich]t ganz leichte Aufgabe erfüllt und Wissenschaft und Praxis ein lehrreiches, wertvolles Lehr- und Unterrichtsbuch gegeben, dessen Studium ich nur empfehlen kann. Die Praxis des täglichen Lebens wird vielleicht etwas zögernd an das Buch herantreten, zumal der Sachweiser nur eine Übersicht über die »wichtigeren Schlagwörter« gibt, das schnelle Heraussuchen einer Einzelfrage somit öfters nicht ganz leicht sein wird. Doch darf auch der Praktiker nicht an dem Werk vorübergehen. Es wird ihn über die ausgetretenen Pfade herausheben und seinen Blick auf weitere Gesichtspunkte lenken, was der tieferen Durchdringung unseres Rechtsstoffes nur dienlich sein kann.

In zwei Punkten möchte ich näher auf den Inhalt des Werkes selbst eingehen. Hellmuth nennt verschiedentlich den Benutzer der Post-, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen »Untertan«. Trotz der in einer Anmerkung zur »Einleitung« enthaltenen Umschreibung dieses Begriffs halte ich seine Verwendung für bedenklich, weil er irreführen kann, als ob die öffentlich-rechtliche Theorie des Verkehrsrechts der DRP zu einer capitis deminutio der Benutzer führen müßte. Auch die Ausführungen Hellmuths (S. 21) über die »rechtlichen Bindungen des Herrschers Staat gegenüber seinen Untertanen«, die auch im Bereich der Anstaltstätigkeit der DRP vorkommen, kann leicht zu mißverständlichen Auffassungen über die Stellung der DRP gegenüber den Anstaltsbenutzern führen. Hier zeigt sich eine gewisse Überspannung des Systems von Hellmuth. — Des weiteren kann ich Hellmuth nicht durchweg in der Stellung zur Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges folgen. Es ist richtig, daß es z. B. keinen Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten gibt für Ansprüche auf Zulassung zur Beförderung von Telegrammen oder auf Anschluß an das Fernsprechnetz. Aber für Ansprüche aus einem zustande gekommenen Benutzungsrechtsverhältnis — ganz gleichgültig, ob man es als Vertrag behandelt wie ich oder ob man mit Hellmuth seine Vertragsnatur leugnet — halte ich den Rechtsweg für zulässig. Es war niemals zweifelhaft, daß für die Ansprüche der DRP aus § 29 I FO (Ersatzpflichten des Fernsprechteilnehmers) der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten gegeben war und ist. Dann kann aber nicht den Benutzern für ihre Ansprüche aus demselben Benutzungsverhältnis der Rechtsweg versagt werden. Es war und ist niemals zweifelhaft gewesen, daß, wenn Absender von Telegrammen Schadensersatz wegen mangelhafter Erfüllung der Beförderungspflichten der DRP verlangen, der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten zulässig ist; nur bestanden und bestehen keine materiellen Rechtsansprüche auf Schadensersatz infolge des Ausschlusses der Haftung der DRP in der TO: also der Rechtsweg ist zulässig, aber die Klage ist mangels eines materiellen Ersatzanspruchs abzuweisen. Gleiches gilt z. B. für Klagen eines Teilnehmers auf An-

bringung von Zubehör. Der Rechtsweg ist zulässig, aber wenn z. B. der klagende Teilnehmer Zubehör verlangt, was die FO und die AB zur FO nicht zulassen — vgl. dazu auch die beachtenswerten Ausführungen Hellmuths über Normalisierung und Typisierung der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen auf S. 73, 147 —, so fehlt es für die Klage an der erforderlichen materiellen Rechtsgrundlage. Mir scheint, daß in der Darstellung Hellmuths ein Gesichtspunkt nicht hinreichend berücksichtigt worden ist: wenn wirklich die Rechtstheorie der öffentlich-rechtlichen Anstaltsnutzung so weit gehen müßte, dem Benutzer den Rechtsweg gegen die DRP vor den ordentlichen Gerichten grundsätzlich zu versagen, so müßte sie folgerichtig für den Rechtsweg vor den Verwaltungsgerichten eintreten, zumal der Zug der Rechtsentwicklung in der Richtung eines entsprechenden Ausbaues der Verwaltungsgerichtsbarkeit liegt. Die Theorie der öffentlich-rechtlichen Anstaltsnutzung würde insoweit letzten Endes nur auf einen Wechsel der Gerichtszuständigkeit hinauslaufen. Damit ist niemandem gedient, den Benutzern nicht und auch nicht der DRP. Deshalb ist die Theorie der öffentlich-rechtlichen Anstaltsnutzung auf unrichtigem Wege, wenn sie in diesem Punkt den öffentlich-rechtlichen Gedanken überspannt; sie verläßt damit auch den Weg, den die neue Gesetzgebung des Verkehrsrechts der DRP in diesem Punkt geht. Das Gesetz über Fernmeldeanlagen (FAG) geht von der Zulässigkeit des Rechtsweges vor den ordentlichen Gerichten für Ansprüche aus einem wirksam zustande gekommenen Anstaltsnutzungsverhältnis als einer Selbstverständlichkeit aus; das FAG hat sogar zweifellos öffentlich-rechtliche Ansprüche dem Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten zugewiesen. Die praktische Brauchbarkeit des Systems Hellmuths wird wesentlich von dieser Grundfrage abhängen. Ich glaube, daß die Rechtstheorie der öffentlich-rechtlichen Anstaltsnutzung hier mehr Anpassungsfähigkeit an die Besonderheiten des praktischen Verkehrslebens zeigen muß, wenn sie nicht selbst der bürgerlich-rechtlichen Auffassung den Weg ebenen will.

Man sieht aus allem, wie aufmerksam Wissenschaft und Praxis sich mit dem Buch Hellmuths werden befassen müssen. Kein Leser wird es ohne Nutzen und Gewinn für einen vertieften Einblick in unser Recht aus der Hand legen.

Ministerialrat Dr. Neugebauer.

Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, Reichsbeamtengesetz, Hinterbliebenenfürsorgegesetz, Unfallfürsorgegesetz mit allen Abänderungs- und Ergänzungsvorschriften. Erläutert von Dr. A. Brand, Landgerichtspräsident in Duisburg. Dritte, bedeutend erweiterte und vollständig umgearbeitete Auflage. XII und 587 Seiten. 1929. Preis geb. 36 *RM.* Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.

Die 2. Auflage der Brandschen Erläuterungen zum Reichsbeamtengesetz trägt die Jahreszahl 1907. In den seither verflossenen mehr als 20 Jahren haben das Beamtengesetz und das eng damit zusammenhängende Hinterbliebenenfürsorge- und das Unfallfürsorgegesetz zahlreiche Änderungen nach Form und Inhalt erlitten, die Rechtslehre hat sich viel mehr als früher mit diesen Gesetzen beschäftigt, die Rechtsanschauungen haben manchen einschneidenden Wandel erfahren, und die Obergerichte haben sich in vielen Fällen mit wichtigen und neuartigen beamtenrecht-
lichen Fragen zu befassen gehabt. Wenn trotzdem außer d
Arndtschen Kommentar von 1923 keines der älteren We
über das Beamtengesetz in neuer Auflage erschienen ist,
hat das offenbar seinen Grund darin, daß — zumal n
den wiederholten amtlichen Ankündigungen — mit ein
neuen Beamtengesetz gerechnet werden konnte. Es ist da
zu begrüßen, daß sich der Verfasser, dem vor kurzem
Lehrauftrag für Beamtenrecht an der rechtswissensch
lichen Fakultät der Universität Köln erteilt worden ist, e
schlossen hat, seine Erläuterungen zum Reichsbeamtenge
neu zu bearbeiten.

Die neue Auflage führt zwar ebenfalls die Bezeichn
Kommentar, hat aber die üblichen Grenzen eines solc
erheblich überschritten. Der Verfasser hat sich nicht
knappe Erläuterungen beschränkt, sondern war mit Erf
bemüht, unter kritischer Verwendung der gesamten e
schlägigen Rechtslehre und Rechtsprechung alle Fragen,
mit den Bestimmungen der einzelnen Paragraphen irge
wie zusammenhängen, in den Kreis seiner Betrachtun
einzubeziehen und, man darf wohl sagen, das ganze Rei
beamtenrecht in planvollem Aufbau darzustellen und
erörtern. Als Beleg hierfür möchte ich die Erläuterun
zu § 1 anführen, wo nicht bloß die Beamteneigenschaft
Sinne des Reichsbeamtengesetzes, sondern auch im Si
des Strafrechts (S. 7 unter B), weiter die Rechtsverh
nisse der Angestellten und Arbeiter der Reichsbehör
(S. 15 unter J), der Beamten der Deutschen Reichsba
gesellschaft als »Reichsbeamte eigener Art eines ne
eigenen Rechts« (S. 19 Anm. 7), der Beamten der Rei
bank usw. behandelt werden. Ferner sei § 4 erwäh
in dessen Anmerkungen die wohlerworbenen Rechte
Beamten (S. 44) und namentlich das gesamte Besoldun
wesen (S. 46ff.) eingehend geschildert werden, und §
wo die Haftpflicht der Beamten in den verschiedenen R
tungen mit großer Ausführlichkeit behandelt wi
Wenn der Verfasser hierbei auf S. 122 unter B 2
Betrieb der Deutschen Reichspost zu den kaufmännisc
und gewerblichen Unternehmungen rechnet, woran auch
Umstand nichts ändere, daß sie aus dem Kreise der Ka
leute durch § 452 HGB und das Postgesetz herausgeho
ist, so vertritt er damit eine Rechtsauffassung, die heute
längst überholt gelten kann; nicht um kaufmännische o
gewerbliche, sondern um fürsorgliche Staatstätigkeit z
allgemeinen Besten handelt es sich. Ebenso übersieht
S. 123, daß die vom Reichsgericht allerdings auch he
noch vertretene Meinung von der Vertragsnatur des P
und Fernmeldeverkehrsrechts keineswegs mehr un
gefochten ihren Platz behauptet. Sehr umfassend
weiterhin die Darstellung der Versetzung der Beamten
den Ruhestand. Ein Widerspruch scheint mir zwischen
Ausführungen S. 272 Anm. 3 und S. 291 Anm
zu bestehen. Bei der Versetzung in den Ruhest
auf Antrag gemäß § 54 sollen für den Zeitpunkt
Versetzung in den Ruhestand die dienstlichen und geldlic
Belange des Reichs maßgebend sein, daneben aber auch
persönlichen Wünsche und Belange der Beamten ber
sichtigt werden; kommt dagegen die zwangsweise Versetz
in den Ruhestand gemäß § 61 in Frage, so wäre sie n
Brand sofort in die Wege zu leiten und dürfte aus Bil
keitsgründen nicht hinausgeschoben werden, da die die
liche Notwendigkeit die Entfernung des Beamten unbedi
notwendig mache. Bemerkenswert, aber nicht unbestritt
ist Brands Auffassung, daß es im Falle des § 64, w
nämlich der Beamte Einwendungen gegen seine zwan
weise Versetzung in den Ruhestand erhoben hat, im

n der obersten Reichsbehörde stehe, das Ermittlungs-hren gemäß § 64 Abs. 2 bis 4 einzuleiten oder unter verfung der Einwendungen Entscheidung gemäß § 66 eversetzung) zu treffen. Sehr wertvoll sind die um-den Erörterungen zu den Bestimmungen über das tstrafrecht, und zwar namentlich deswegen, weil sie Fragen berühren, die anläßlich der im Flusse be-enen Neugestaltung des Dienststrafrechts reichlich alle iligten beschäftigt haben und noch beschäftigen, z. B. Verjährung von Dienstvergehen (S. 311 Anm. 7), Strafbarkeit von Dienstverfehlungen eines Beamten Eintritt in sein Amt (S. 314), Beseitigung der fversetzung (S. 322 Anm. 4), Bindung des Diszi-richters an die Feststellungen des Strafrichters Brand ablehnt, S. 348 Anm. 2, S. 350 Anm. 3), and eines Verteidigers im Disziplinarverfahren 383 Anm. 4) usw. Die Bemerkungen Brands diesen Fragen bieten, wenn sie auch nicht durch-neu sind, doch eine Fülle von Stoff und beachtens-en Anregungen für die Umgestaltung des Dienststraf-s. Auf die Frage, ob der Richter berechtigt sei, die ßlichkeit von Verwaltungsmaßnahmen zu prüfen, ist Verfasser leider nicht näher eingegangen; er beschränkt darauf, auf das Erkenntnis des Reichsgerichts in 122 S. 113 (119), das die Frage bejaht, zu verweisen. dem unverkennbaren Bestreben der Gerichte, trotz der chrift des § 155 für sich ein möglichst weitgehendes fungsrecht an Verwaltungsmaßnahmen in Anspruch zu nen, wäre es erwünscht gewesen, die Meinung des Ver-rs zu dieser Frage, die mir trotz dem angeführten und gen verwandten Urteilen noch nicht endgültig ent-den zu sein scheint, zu hören.

Im Gegensatz zur älteren Auflage sind das Beamtenhinterbliebenengesetz und Unfallfürsorgegesetz für Beamte und für Personen des Soldatenstandes nicht bloß im Wortlaut abgedruckt, sondern wie das Reichsbeamtengesetz mit reichhaltigen Erläuterungen versehen; Grund zu besondern Bemerkungen bieten sie nicht. Aufgenommen sind ferner die auf das Beamtenrecht bezüglichen Vorschriften der Reichsverfassung; die Verordnung über die Zuständigkeit der Reichsbehörden zur Ausführung des Reichsbeamtengesetzes vom 10. August 1928 (RGBl I S. 369); das Gesetz über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik vom 21. Juli 1922 (RGBl I S. 590); die Verordnung über den Urlaub der Reichsbeamten und deren Stellvertretung vom 2. November 1874 (RGBl. S. 129); das Gesetz, betreffend Erhöhung der Pensionen von Reichsbeamten, die das 65. Lebensjahr vollendet haben, vom 12. September 1919 (RGBl S. 1653); das Gesetz, betreffend die Pensionierung von Reichsbeamten infolge der Umgestaltung des Staatswesens vom 12. September 1919 (RGBl. S. 1654); das Gesetz über die Haftung des Reiches für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (RGBl S. 798) und das Gesetz über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Heimstättenbau vom 30. Juni 1927 (RGBl I S. 133).

Das Gesamtwerk wird zweifellos jedem, der sich beruflich mit beamtenrechtlichen Fragen zu beschäftigen und auseinanderzusetzen hat, ein wertvolles Hilfsmittel und eine reiche Fundgrube sein. Bedauerlich ist, daß es der Preis von 36 *RM* vielen Beamten unmöglich machen wird, sich das Buch für die eigene Fachwerksammlung anzuschaffen.

Präsident Dr. Niggl, Nürnberg.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Postrecht.

Parteibezeichnung der Deutschen Reichspost (§ 1 des hspostfinanzgesetzes vom 18. März 1924, RGBl I S. 287).

rteil des OLG in Naumburg vom 17. Juni 1929 — 1 U 51/29

us den Entscheidungsgründen:

»..... Im Einverständnis mit den Parteien ist als arteibezeichnung des Beklagten die im Urteilskopf ngesetzte gewählt worden (Deutsches Reich, Deutsche eichspost). Der Entscheidung des Reichsgerichts Warneyer, Rechtspr. 1926, S. 249), daß die richtige arteibezeichnung »Deutsche Reichspost« sei, kann nicht gestimmt werden. Insbesondere kann hierfür nichts us dem § 1 des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. März 924 gefolgert werden. Dieses Gesetz regelt eingehend ur den Zweck und die Verwendung des Sondervermögens der Post (so auch KG in JW. 1926, S. 2112 r. 4), also die Verwaltung des Postvermögens. Die aatsrechtliche Stellung der Post ist dadurch nicht geändert worden. Die Post ist das Reich oder ein Organ s Reichs; ihr Rechtsträger ist das Reich. Die Beeichnung »Deutsche Reichspost« würde den Anschein wecken, als ob es sich um eine besondere juristische erson handle; das ist die Post nicht. Nur natürliche oder juristische Personen können aber Prozeßpartei sein. Im Innenverhältnis, nicht nach außen (JW. 1926, S. 2112 Nr. 4), kann die Post unter der Bezeichnung »Deutsche Reichspost« auftreten. Es war daher an der früher vom RG (Bd. 92, S. 236; Bd. 99, S. 79) gewählten Parteibezeichnung »Deutsches Reich« festzuhalten. Nur mit Rücksicht darauf, daß für die Verpflichtungen der Deutschen Reichspost nach § 1 Abs. 3 des Reichspostfinanzgesetzes nur das Sondervermögen haftet, ist der Zusatz »Deutsche Reichspost« beigefügt worden. Die gesetzliche Vertretung des Beklagten ergibt die Verordnung zur Ausführung des § 159 RGB vom 10. August 1928 (RGBl I S. 370) .....«[1]).

[1]) Diesen Ausführungen kann nicht zugestimmt werden; es handelt sich im wesentlichen um einen Streit um Worte. Es besteht keine Meinungsverschiedenheit darüber, daß materiell allein das Deutsche Reich (Reichsfiskus) Partei ist. Partei ist, wer tatsächlich klagt oder verklagt wird. Demgegenüber tritt die Parteibezeichnung zurück. Da nur derjenige parteifähig ist, welcher rechtsfähig ist, und die Deutsche Reichspost keine besondere juristische Person neben dem (allgemeinen) Reichsfiskus ist, so führt auch in Prozessen der Deutschen Reichspost materiell das Deutsche Reich den Prozeß. Wer im Klagekopf als Partei genannt ist, hat für die Frage, wer in Wahrheit Partei ist, keine Bedeutung. So war es auch früher vor dem Inkrafttreten des Reichspostfinanzgesetzes üblich, in Prozessen der Post die Partei als »Reichspostfiskus« oder »Reichs-Post und Telegraphenverwaltung« zu benennen, obwohl kein Zweifel darüber bestand, daß Partei lediglich das Deutsche Reich (Reichsfiskus) war. Beruhte aber früher die Parteibezeichnung der Post auf Gewohnheit und herkömmlichem Sprachgebrauch, so ist sie jetzt durch § 1 des Reichspost-

2. Die Einzahlung des Geldes ist Voraussetzung für das Zustandekommen des Zahlkartenvertrags.

Urteil des L. G. I Berlin vom 23. November 1928 — 17 S 51. 28.

Die Steuerkassen X und Y der beklagten Stadt Berlin hatten mehrmals bei den Postämtern A und B Geldbeträge eingezahlt, die auftragsgemäß dem Konto der einzahlenden Steuerkasse und der Stadthauptkasse gutgeschrieben wurden. Nachträglich stellte sich heraus, daß von den eingezahlten Geldscheinen einige im Betrage von insgesamt 60 *RM* gefälscht waren. Mit der Klage verlangte die Deutsche Reichspost hierfür Werterſatz.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Von Bedeutung für den vorliegenden Rechtsstrei
lediglich der Zahlkartenvertrag. Dieser ist als »de
situm irregulare« ein sogenannter Realvertrag. W
die Klägerin nun einerseits wiedergibt, daß der
trag ohne Einzahlung nicht zustande komme, so is
andererseits nicht verständlich, wenn die Klägerin e
Anspruch auf Einzahlung des »restlichen Zahlkar
betrages, d. h. auf volle Erfüllung des mit ihr
schlossenen Zahlkartenvertrages« haben soll. Das Ge
steht vielmehr auf dem Standpunkt, daß entsprec
dem Charakter als Realvertrag ein Vertrag nur
stande gekommen ist, soweit echtes Geld eingezahlt
den ist. Die Einzahlung gefälschten Geldes war
gegen für die Entstehung vertraglicher Ansprüche n
los. Hiernach erscheint der Klageantrag unbegründet

finanzgesetzes gesetzlich vorgeschrieben. Das aus dem Post- und Telegraphenbetrieb bestehende selbständige Postunternehmen führt die Bezeichnung »Deutsche Reichspost«. Nur diese eine Parteibezeichnung ist daher auch in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten richtig und zulässig (so neben dem Reichsgericht in der obenerwähnten Entscheidung — Warneyer, Rechtspr. 1926, S. 249 — auch das Pr. OVG., Archiv für Post und Telegraphie 1926, S. 123). Die gegen die Rechtsauffassung von dem Oberlandesgericht geltend gemachten Bedenken schlagen nicht durch. Es kann insbesondere nicht zugegeben werden, daß die Bezeichnung »Deutsche Reichspost« nur haushaltsrechtliche Bedeutung habe. Eine »Bezeichnung« hat schon nach allgemeinem Sprachgebrauch eine Wirkung nach außen im Verhältnis zu Dritten. Die vom Oberlandesgericht gewählte Fassung steht mit § 1 des Reichspostfinanzgesetzes nicht im Einklang, sie ist im übrigen weitschweifiger, ohne klarer zu sein.

Im weiteren verkennt das Oberlandesgericht die rechtliche Bedeutung des Reichspostfinanzgesetzes. Es ist zwar zutreffend, daß sich das Gesetz in der Hauptsache darauf beschränkt, den Zweck und die Art der Verwendung des Sondervermögens der Post zu regeln. Es finden sich aber anderseits in dem Gesetz eine Anzahl anderer Bestimmungen, die zweifellos die rechtliche Stellung der Deutschen Reichspost auch in ihrer Wirkung nach außen entscheidend beeinflussen. Es sei in dieser Beziehung, abgesehen von dem § 1, nur an die Vorschriften in §§ 2, 9, 12 und 14 erinnert. Es ist auch nicht zutreffend, daß das Kammergericht in seinem Beschluß vom 23. April 1926, J. W. 1926, S. 2112 Nr. 4, zu dem Ergebnis kommt, die Post könne nach außen nicht unter der Bezeichnung »Deutsche Reichspost« auftreten. Vielmehr steht in diesem Beschluß: »Bezüglich der Reichspost ist nach dem Gesetz vom 18. März 1924 unzweifelhaft das Reich Rechtsträger geblieben; es wird lediglich nach außen hin durch das Unternehmen ‚Deutsche Reichspost' vertreten.«

[2]) Im Gegensatz zum Amtsgericht, das antragsgemäß veru
hatte, ist das Berufungsgericht zur Klageabweisung gelangt.
kann dem Landgericht nicht zustimmen. Es ist zwar richtig,
die auf Vertragserfüllung gerichtete Klage unbegr
ist; denn in Höhe des mit falschem Gelde beglichenen Zahlka
betrages ist ein Vertrag überhaupt nicht zustande gekommen.
Landgericht hätte aber prüfen müssen, ob die Klage nicht
dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung begr
war. Die Rechtslage ist nicht anders als beim Postanweisu
vertrage, wenn der Einlieferer einen geringeren Betrag einge
hat, als dem Empfänger entsprechend der auf der Postanwei
angegebenen Summe ausgezahlt worden ist. In diesem Fall
die Post einen Anspruch gegen den Absender der Postanwei
wenn dieser (und nicht der Empfänger) bereichert ist (vgl. A
born-Schneider, Postgesetz S. 175/76). Ebenso wäre im vorli
den Falle die Beklagte als Absenderin der Zahlkarten berei
wenn z. B. durch Verfügung über die fälschlich gutgeschrieb
Beträge die Beklagte ihrerseits eine Verbindlichkeit ganz oder
weise getilgt hätte. Da Absender und Empfänger übe
identisch sind, so ist der Anspruch gegen die Beklagte aus
gerechtfertigter Bereicherung in jedem Falle begründet. Einf
käme die Deutsche Reichspost allerdings zu ihrem Gelde, wen
die ohne Valuta gutgeschriebenen Beträge von dem Konto der
klagten abbuchte, nachdem sich nachträglich herausgestellt hat,
das Geld, mit dem die Einzahlung bewirkt wurde, zum Teil
Falschstücken bestand. Eine solche Aufrechnung wäre an sich
lich zulässig; sie widerspricht aber wohlerwogenen Dienstvorſ
ten der Deutschen Reichspost.

Anm. 1 u. 2 von Ministerialrat Dr. Schneider.

Reichsdruckerei, Berlin.
5983. 29. III.

[A]rchiv für Post und Telegraphie

[H]erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

[N]r. 10 — Berlin, Oktober — 1929

Die deutsche Funkindustrie im internationalen Wettbewerb.

Von Professor Dr. Ernst Wagemann, Präsident des Statistischen Reichsamts und Direktor des Instituts für Konjunkturforschung [1]).

1.

[D]ie wirtschaftlichen Probleme des Funkwesens finden [...] neuerdings größere Beachtung. Anfänglich waren sie [dur]ch die überragende technische und kulturpolitische Bedeu[tun]g des Radiowesens und insbesondere des Rundfunks [...] völlig in den Schatten gestellt. Als technische Errungen[scha]ft, die fast die Phantasie der Märchenerzähler über[flüg]elt hat, übertrifft die drahtlose Telephonie und Tele[gra]phie selbst das Flugwesen. Kulturpolitisch dürfte das [Fun]kwesen der Buchdruckerkunst nahekommen oder gar [eben]bürtig sein. Denn wenn der Druck dem geschriebenen [Wo]rt beliebige Verbreitung sichert, so erlaubt der Rund[funk] den Appell »an Alle« auch dem gesprochenen Wort. Die [kult]urpolitischen Perspektiven, die sich hier eröffnen, lassen [sich] heute wohl noch nicht entfernt übersehen. Mit aller [Nüc]hternheit aber können wir schon jetzt feststellen, daß dem [Fun]kwesen und damit der Funkindustrie eine immer bedeut[sam]er werdende wirtschaftliche Rolle zuwächst. Die Funk[wir]tschaft fügt sich sowohl in die volkswirtschaftliche Ar[bei]tsteilung, in die Produktion, wie auch in die Verbrauchs[ric]htungen in sehr interessanter Weise ein. Sie hat hier [ein]e Stellung inne, die ihr eine große wirtschaftliche Zu[kun]ft oder doch sehr beträchtliche wirtschaftliche Entwick[lun]gsmöglichkeiten verheißt.

[S]chon jetzt gehört die deutsche Funkwirtschaft, an ihrer [We]rtschöpfung und an ihren Umsätzen gemessen, in eine [Rei]he etwa mit der deutschen Industrie der Musikinstru[men]te, der Spielwarenindustrie, der Uhrenindustrie und [der] optischen Industrie. Für 1928 lassen sich die Umsatz[grö]ßen der Funkwirtschaft wie folgt veranschlagen [(A]nl. 1):

Umsatzgrößen der Funkwirtschaft.

[1.] Bruttoproduktion der Funkwirtschaft:		
a) Ausfuhr	50	Millionen *RM*,
b) Produktion für den Inlandsmarkt	60	» »,
2. Einzelhandel und Installation (Wertzusatz)	110	Millionen *RM*,
3. Funkzeitschriften	20	» »,
4. Rundfunkgebühren	55	» »,
Zusammen funkwirtschaftliche Produktion	295	Millionen *RM*,
5. Funkwirtschaftlicher Verbrauch [2])	252	» ».

Von der Funktelegraphie müssen wir dabei absehen, da Zahlenmaterial darüber nicht zur Verfügung steht. Die Umsätze sind aber im Vergleich hierzu sehr gering.

Welche weiteren Entwicklungsmöglichkeiten, zunächst ganz allgemein und abstrakt betrachtet, für die Funkindustrie noch bestehen, zeigt sowohl der zeitliche wie der geographische Vergleich. Die Entwicklung der Funktelephonie in der Form des Rundfunks spiegelt sich wohl am besten in der Zahl der Rundfunkteilnehmer wider, die seit Eröffnung des Rundfunks im Oktober 1923 wie folgt heraufschnellt:

Anfang 1925	0,549	Millionen,
» 1926	1,022	» ,
» 1927	1,377	» ,
» 1928	2,010	» ,
» 1929	2,636	» .

Sie wird Anfang 1930 etwa 3 Millionen betragen.

In fünf Jahren hat sich ein Wirtschaftszweig aufgebaut, der, wie wir eben gesehen haben, mit ½ v H zum Aufbau unseres Volkseinkommens beiträgt und der gegenwärtig einen Kapitalwert von über hundert Millionen *RM* darstellt, wenn man Industrieanlagen, Lagerhaltung und Sendeanlagen zusammenrechnet. Daß nach der Bedarfsgestaltung mit einer Zuwachsquote von jährlich ½ Million Rundfunkteilnehmern und einer Höherstufung des Verbrauchs (wie er in den letzten Jahren beispielsweise im Übergang vom Detektor zum Lautsprecher zum Ausdruck kommt) gerechnet werden kann, sofern die inländische Kaufkraft durch Reparationszahlungen und Wirtschaftskrisen nicht gedrosselt

[1]) Vortrag gehalten am 12. September 1929 in der Gesellschaft für [deuts]che Wirtschaftspropaganda in Berlin.

[2]) Verbrauch = funkwirtschaftliche Produktion minus Ausfuhr plus Einfuhr von 7 Millionen *RM*.

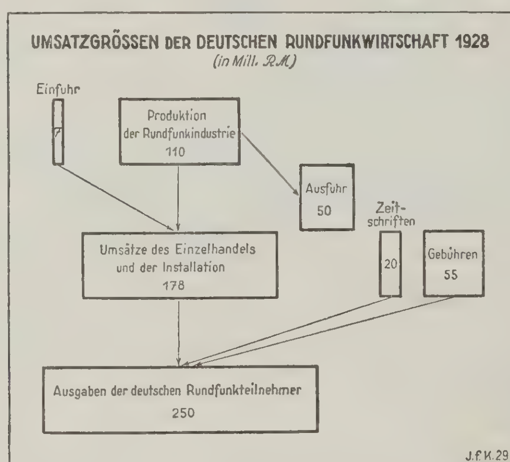
wird, zeigt uns ein Vergleich mit dem Ausland. Nach dem Stande von 1928 kommen in den Vereinigten Staaten von Amerika nämlich schon 8,4 Apparate auf 100 Einwohner, in Schweden 6,1, in England 5,5 gegen 3,9 in Deutschland. Dabei werden aber die Empfangsgeräte in der Union im Durchschnitt größer und in besserer Qualität gekauft als bei uns. Der Durchschnittspreis eines Radioapparates betrug dort fast 700 *RM.*

Berufliche Gliederung

	der Rundfunkteilnehmer Anfang 1929	der Haushaltungen insgesamt Mitte 1925
	in v H	
Selbständige Erwerbstätige	28	31
Angestellte, Beamte	38	16
Arbeiter	25	39
Ohne Berufsangabe	9	14
Insgesamt	100	100

Daß für die deutsche Funkindustrie neben dem heimischen Markt der ausländische Markt von größter Bedeutung ist, ersehen wir schon aus dem großen Anteil der Ausfuhr an der deutschen Produktion von Funkgerät. Deutschland exportierte an funkindustriellen Erzeugnissen 1928 nicht viel

Abb. 1.



weniger, als es in den Inlandskonsum abgab. Seine Ausfuhr war mit 50 Millionen *RM* etwa ebenso hoch wie die der Vereinigten Staaten; der britische Export war nur etwa halb so groß. Dabei versorgte Deutschland vor allem den europäischen Markt, die Vereinigten Staaten versorgten hauptsächlich Kanada und Argentinien, England, Australien und Japan.

Anteil der Ausfuhr von Funkgerät an der Gesamtausfuhr industrieller Fertigwaren.

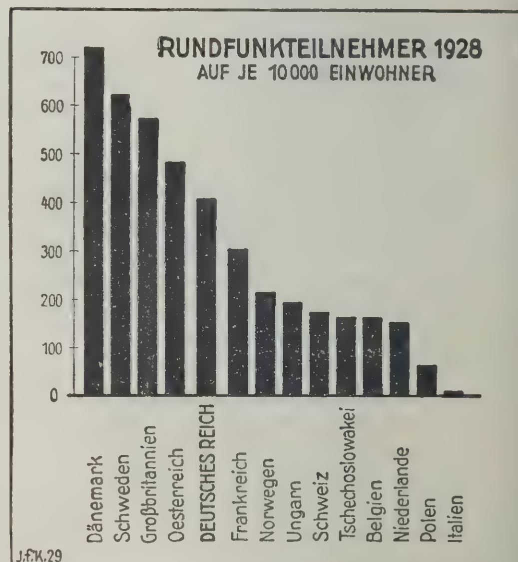
	Deutschland	Niederlande
	v H	v H
1925	0,48	0,14
1926	0,50	0,53
1927	0,54	1,33
1928	0,57	2,85
Januar bis Juni 1929	0,62	9,10

Wie entwicklungsfähig der Bedarf des Weltmarkts sich ist, ersehen wir daraus, daß Anfang 1929 nach de amerikanischen Handelsamt der Weltbestand an Empfang geräten 21 Millionen Stück war. Davon kamen 10 Milli nen auf die Vereinigten Staaten und 11 Millionen a Europa; Deutschland und England besitzen je $2^1/_2$ Milli nen Empfänger, Frankreich bleibt mit $1^1/_4$ Millionen heblich dahinter zurück, Italien hat einen Bestand von n $^1/_4$ Million. In Asien ist der Rundfunk fast ganz auf pan beschränkt, das etwa 550 000 Empfänger besitzt. Ausdehnung des Konsums an Funkgeräten in der W verbleibt also noch ein sehr weiter Spielraum.

Klar ist also, daß die deutsche Funkindustrie vor ein sehr großen Aufgabe der Marktbehauptung und Markterweiterung steht. Wie wir diese Aufgabe bish gelöst haben, verraten uns die Zahlen des Außenhande Diese zeigen uns u. a., daß die englische Ausfuhr verhä nismäßig langsam gestiegen ist, und daß der deutsche Expr sich in eine Linie mit dem amerikanischen zu stellen wuß Neuerdings sehen wir aber eine neue Macht auf dem Pl erscheinen, das ist der holländische Absatz.

Jedenfalls zeigt uns die Handelsstatistik, daß die Au fuhr der bisher größten funkindustriellen Exportstaaten Welt — Amerika, England und Deutschland — nur v

Abb. 2.



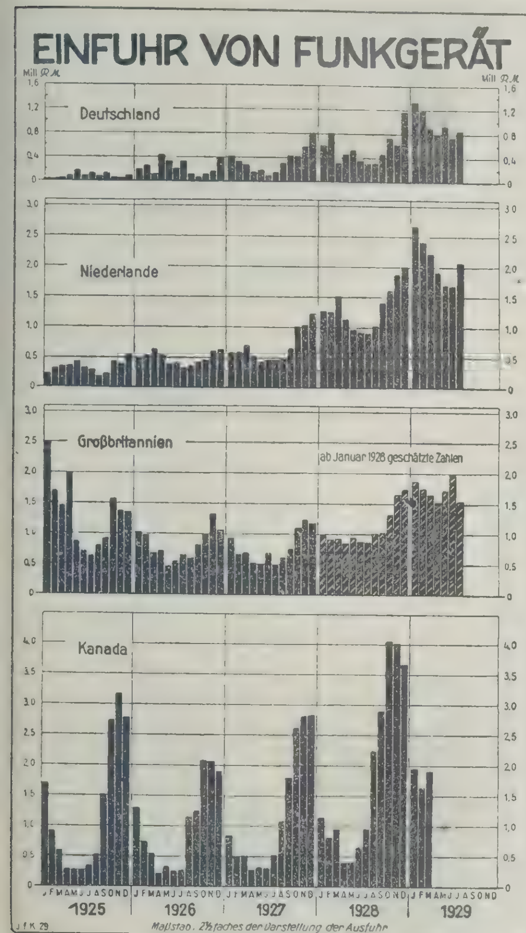
hältnismäßig langsam angestiegen ist, die niederländi Ausfuhr aber in raschem Lauf vorwärtsdringt. Zu rücksichtigen ist, daß in der holländischen Ausfuhr frei ein unbeträchtlicher Anteil deutscher Rückware enthalten (s. auch Anlage 2).

2.

So steht also die deutsche Funkindustrie aktiv und pa im stärksten internationalen Wettbewerb. Untersuchen ihre weltwirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit, so erken wir, daß sie ganz ähnliche Vorzüge und Schwächen a weist wie die deutsche Industrie überhaupt. Es kann ni meine Aufgabe sein, mich über die geistigen und materiel Grundlagen unserer internationalen Wettbewerbsfähig eingehend zu verbreiten. Es ist aber interessant zu seh wie sich gerade in der Funkindustrie die Faktoren deut geltend machen, die die deutsche Industrie insbesond gegenüber der Industrie in den Vereinigten Staaten Amerika kennzeichnen.

enn wir als die beiden materiellen Fundamente unse-
industriellen Produktionsfähigkeit die Arbeit und das
ital ansehen, so dürfen wir als ihre geistigen Grund-
n die Erfindertätigkeit, die Konstruktionsleistungen, die
iebsorgenisation und die Marktorientierung bezeichnen.
ie geringste Rolle dürften bei diesem Vergleich inter-
onale Unterschiede in der Leistungsfähigkeit der Arbei-

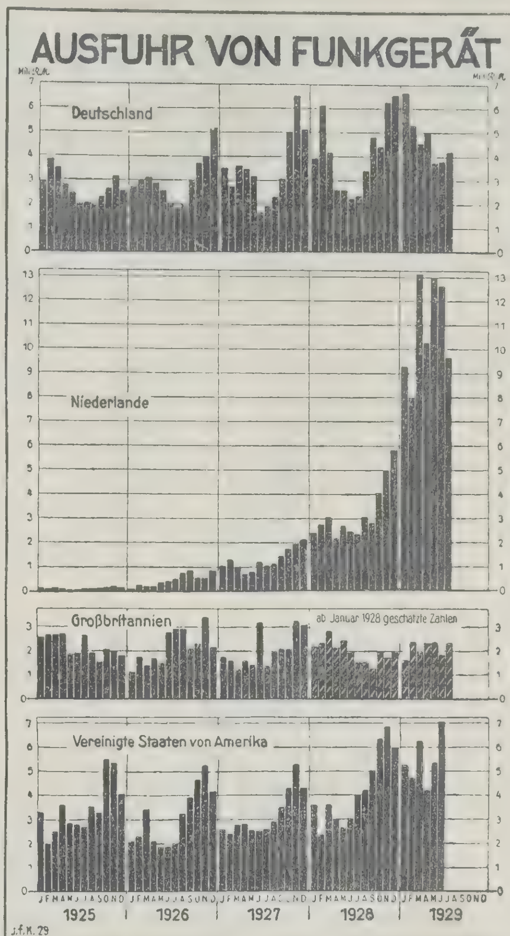
Abb. 3.



haft spielen. Es würde viel zu weit führen, wenn ich
Thema auch nur streifen wollte, das von der Wirt-
tswissenschaft noch nicht entfernt geklärt ist. In wel-
Grade Bildungsstand und Lebensstandard der Arbei-
Sozialpolitik und Arbeitsintensität die Konkurrenz-
keit der Industrien beeinflussen, können wir daher
n irgendwie veranschlagen.

it ganz besonderer Deutlichkeit aber äußert sich in der
ustrie das Problem des Kapitalmangels, das die deut-
Wirtschaft seit der Stabilisierung bis in ihre feinsten
istelungen hinein beeinträchtigt und beunruhigt. Die-
Kapitalmangel äußert sich nicht in einem Mangel an
duktionskapazitäten in Deutschland nicht genügend aus-
t eine völlige Verständnislosigkeit gegenüber der gan-
Frage, wenn man unter dem Hinweis darauf, daß die
duktionskapazitäten in Deutschland nicht genügend aus-
tzt seien, den Beweis zu führen glaubt, daß es Deutsch-
an Kapital nicht fehle. Ganz verfehlt ist es auch, das
e Anwachsen der Depositen und Spargelder sowie der
issionen von Aktien und Schuldverschreibungen, wie es in
etzten Jahren zu beobachten war, als Symptom der Ka-
kraft zu bezeichnen. Denn diese Vorgänge erklären sich
inem nicht geringen Teil rein geldtechnisch als Reak-
tionserscheinungen gegenüber den Wirkungen der Inflation und der nachfolgenden Deflation. Es handelt sich dabei — ich kann in diesem Rahmen das Problem nur flüchtig andeuten — sowohl um Auffüllung der Kassenbestände wie um eine Wiederherstellung früherer Schuldverflechtungen. Außerdem handelt es sich um den Zufluß von Auslandskapital, ein Zufluß, der unsere Geld- und Kapitalmarkt-

Abb. 4.



lage nur teilweise erleichtert hat, weil dieser Zufluß unter ganz abnormen Zinsbedingungen erfolgt ist. Hierin, in dem Mißverhältnis der Zinssätze zu den übrigen Werten, liegt die ganze Schwierigkeit. Die außergewöhnliche Höhe des Zinssatzes, die großenteils auf die Reparationszahlungen zurückzuführen ist, sowie darauf, daß der Konsumtionskredit (der öffentlichen Hand und auch einzelner Wirtschaftszweige) gegenüber dem Produktionskredit sehr groß ist, diese Höhe ist es, die unsere Wirtschaft und auch die Industrie fortwährend in Bedrängnis bringt. Der Mangel an billigem Betriebskapital hat in der deutschen Funkindustrie, soviel ich sehe, zwei verhängnisvolle Wirkungen. Auf der einen Seite gefährdet er die wirtschaftliche Schlagkraft; er erschwert beispielsweise die Absatzförderung durch Gewährung von Lieferungskrediten, insbesondere an die ausländischen Kunden. Auf der anderen Seite bringt er die Gefahr der Überfremdung mit sich: in welchem Grad und mit welchen volkswirtschaftlichen Folgen wollen wir weiterhin untersuchen. Ein gewisser Ausgleich für die so entstehenden Schwierigkeiten ist nur durch technische Überlegenheit zu schaffen.

Dem deutschen Erfindergeist pflegt ein Teil des Auslandes, pflegt insbesondere Amerika die größte Be-

wunderung zu zollen. Obwohl Marconis geniale Erfindung der deutschen technischen Wissenschaft, die nach der Entdeckung der Hertzschen Wellen eine Art Anwartschaft auf den Sieg in der Entwicklung des Funkwesens zu haben glaubte, seinerzeit den Rang ablief, so hat doch weiterhin eine Fülle epochemachender Ideen auf diesem Gebiet, die die glänzenden Namen von Arco, Slaby, Braun usw. tragen, Deutschland in der Funktechnik wieder mit auf den ersten Platz gestellt. Insbesondere hat die deutsche Industrie in dem vorläufig wirtschaftlich bedeutendsten Zweige des Funkwesens, der Funktelephonie und dem Rundfunk, grundlegende Patente inne. Denn grundlegend waren der Braunsche Schwingungskreis, das Meißnersche Rückkoppelungspatent und das Bronksche Hochfrequenzverstärkerpatent sowie die Erfindung Liebens, der im Jahre 1906 zum erstenmal eine aus Glühkathode und Steuerorgan bestehende Elektronenröhre zur Verstärkung vorgeschlagen hatte. Insgesamt hat Deutschland in der Radioindustrie 5500 Patente erworben, von denen rd. 2000 noch Gültigkeit haben. Es sei mir gestattet, in diesem Zusammenhang eine Bemerkung in Parenthese zu machen. Nach meinen Beobachtungen im Auslande hat namentlich Frankreich es verstanden, das Erfindergenie seiner Nation durch geschickte populäre Schriften der Welt zu verkünden. Deutschland hat sich hier allzusehr mit einem — wenn auch nicht geringen — Selbstbewußtsein begnügt, ohne seinen Anteil an den Erfinderleistungen der Nationen nach außen hin in geschickter Weise deutlich zu machen.

Von der Erfinderidee, wie sie in den Patenten niedergelegt wird, scharf zu unterscheiden ist ihre konstruktive Auswertung. Während naturgemäß bei den Anfängen einer Industrie ihr zumeist die Erfinderleistung das Übergewicht schafft, wird im weiteren Verlauf ihrer Entwicklung aller Regel nach die Konstruktionsleistung immer bedeutsamer, die Konstruktionsleistung, die den technischen mit dem wirtschaftlichen Gedanken verbindet. Denn ihre Aufgabe ist es, die Grundidee des Erfinders den besonderen Anforderungen des Marktes, dem Bedarf und der Kaufkraft der Käufer anzupassen. Allmählich scheint die Funkindustrie die Etappe zu erreichen, in der die konstruktive Auswertung wichtiger ist als das Patent. Hier gilt es also mehr als bisher, alle Kräfte einzusetzen. Allem Anschein nach hat gerade die deutsche Funkindustrie, ähnlich wie die deutsche Optik, mit der sie in ihren materiellen und geistigen Grundlagen manche Ähnlichkeit aufweist, bisher eine sehr glückliche Hand gehabt. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Durchschnittspreis der Apparate in Amerika 6- bis 7mal so groß ist als bei uns in Deutschland. In Deutschland kam es darauf an, billige und qualitativ hochwertige Ware zu liefern. Einen weithin sichtbaren Erfolg trug unsere Funkindustrie davon, als es ihr vor einigen Jahren gelang, Röhrenempfänger zu einem Preise auf den Markt zu bringen, der nur noch halb so hoch war wie die Preise der billigsten Röhrenapparate zuvor. Diese Leistung hat den Markt geradezu revolutioniert, hat den Detektor fast ganz aus dem Felde schlagen können. Außerordentlich viel wird darauf ankommen, daß Deutschland auf dem Wege der konstruktiven Auswertung mit aller Kraft weiter fortschreitet.

Während die deutsche Industrie in den geistigen Grundlagen, die ihr der Techniker und Ingenieur, der Erfinder und Konstrukteur bietet, mit Amerika wohl an der Spitze der Nationen steht, scheint ihre wirtsch liche, insbesondere ihre kaufmännische Organisation n immer ganz auf der Höhe der Zeit zu stehen. Man das Problem der Rationalisierung bei uns wohl al sehr nur als technisches Problem angesehen. Das, der Amerikaner als »management« bezeichnet, d. h. wohl die Organisation des inneren Betriebes als a die Organisation seiner kaufmännischen Außenpoli seiner Marktorientierung, hat in den Vereinig Staaten einen vorbildlichen Grad der Vervollkommn erreicht. Mir fehlt es an branchemäßiger Einzelkennt um an der Organisationslage der Funkindustrie se Kritik üben zu konen. Wer aber in der Lage war, üb haupt einen Blick in die deutsche Industrie zu tun Vergleiche mit der amerikanischen Industrie anzustel der kommt leicht zu dem Urteil, daß Deutschland sich seine wirtschaftlichen Organisationsleistungen oft zu zugute getan hat. Der Deutsche neigt dazu, Organisat und Disziplin zu verwechseln. Die Disziplin für führt zu hierarchischen Gliederungen und bei Ü steigerung zu einem hemmenden Bürokratismus. Disziplin ist eins der Elemente, auf denen sich die Or nisation aufbaut. Sie darf aber nicht jedem blin Herrschaftswillen unterworfen werden. In der H monie der schaffenden Kräfte liegt ja gerade das W der Organisation. Eine solche Harmonie wird weder durch zu scharfe Konkurrenz der miteinander bundenen Kräfte herbeigeführt, noch durch bli Vasallenverhältnis in der Beziehung der Kräfte einander. Wir beneiden Amerika darum, daß es Prinzip der Konkurrenz durch das Prinzip der Ko ration auszubalancieren verstanden hat und das Pri der Disziplin durch ein freies Verantwortungsge auch der untersten Organe. Mir liegt es, wie ich einmal betonen will, völlig fern, zu glauben, daß Überlegungen im besonderen auf die deutsche F industrie anzuwenden seien. Ich glaube aber, daß denen zustimmen muß, die der deutschen Industrie ihrem großen Durchschnitt zum Vorwurf machen, sie zwar nicht in ihren wissenschaftlich-technischen, in ihren kaufmännisch-organisatorischen Leistungen hi Amerika zurücksteht.

Auch in unserer Funkindustrie scheint die method Marktorientierung, die wissenschaftliche Marktana nicht genügend entwickelt zu sein. So sehr die Han presse und auch einzelne Verbände und Verwaltungszw in Deutschland die Bedeutung der Marktan erkannt haben und sie propagieren — unter Hin darauf, daß in fast allen größeren amerikanischen Un nehmungen große Büros zu ihrer Durchführung un halten werden —, so hat doch die deutsche Praxis d Frage noch kaum irgendwelches Verständnis entge gebracht. Der deutsche Kaufmann hält immer noch Handgelenk für zuverlässiger, für vertrauenswürd als die graphische Kurve, seine Fingerspitzen für ex als die Spitze des Zirkels. Merkwürdig genug ist, unsere Industrie, die von der handwerksmäßigen K fertigkeit zu höchster akademischer Wissenschaftlichkeit, Schaffung von Konstruktionsbüros und Erfi laboratorien emporgestiegen ist, kommerziell fast immer mit demselben Rüstzeug arbeitet wie Urväter. Dabei ist die Marktorientierung für Unternehmung nicht weniger wichtig als die klärungstätigkeit für eine Armee. Das technisch ausgerüstete und diszipliniertest Heer wird ohne

ḥenden Aufklärungsdienst in die Sümpfe gelockt und ichtet.

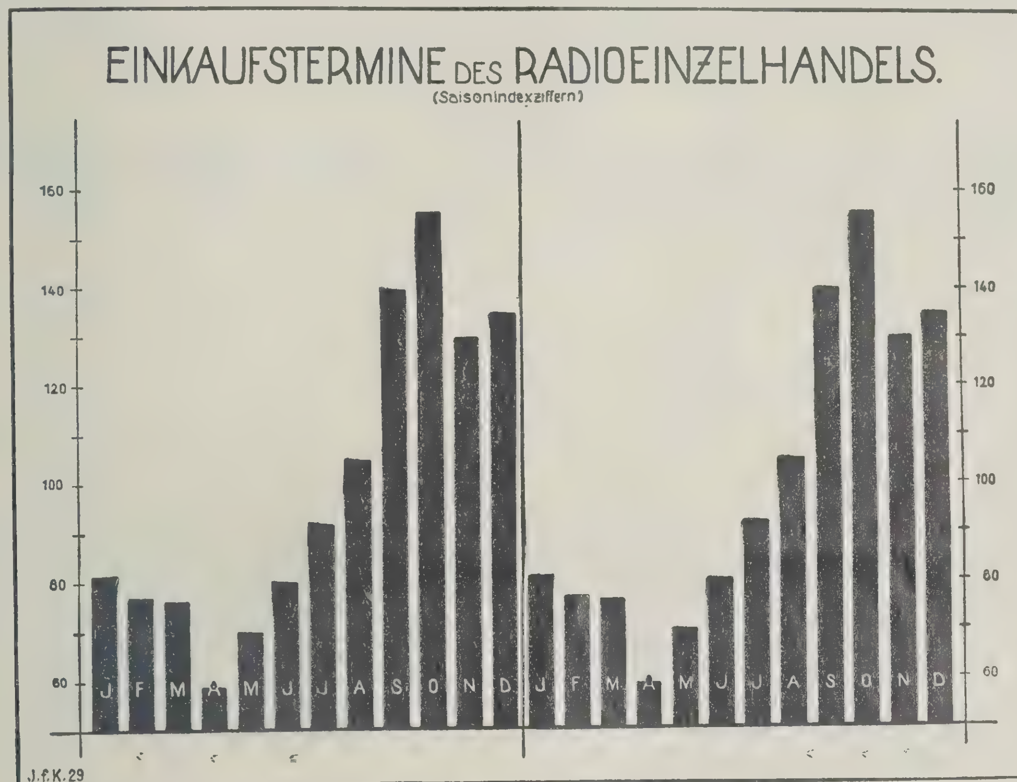
Die wirtschaftliche Aufklärungstätigkeit, die Marktntierung, muß einen großen Kreis wissenschaftlicher ziplinen in ihren Dienst zwingen. Wirtschaftswissenft wie Geographie, Statistik wie Konjunkturchung, Mathematik wie selbst Psychologie sind ihr dwerkszeug. Unser Kaufmann braucht darum kein fessor zu werden, er muß sich aber an den Gedanken öhnen, daß die theoretische, die wissenschaftliche Funung seines Berufs nicht geringer sein darf als die Ingenieurs. Von welcher Tragweite der Ausbau Marktanalyse ist, ersehen wir daraus, daß diese eswegs nur Zeit und Ort der besten Absatzmöglichen angibt, also nicht nur Grundlage des Verkaufs-

aufs engste verbunden ist. Bei uns in Deutschland besteht immer noch eine merkwürdige Scheu vor der Prognose. So wenig vertraut man noch den wissenschaftlichen Grundlagen der Prognose, daß man selbst in der ernstesten Handelspresse sie zuweilen für gefährlich und bedenklich hält. Als ob nicht alle Unternehmertätigkeit die größten Mißerfolge der mangelnden und ihre größten Erfolge der richtigen Voraussicht verdankt.

3.

Die Durchführung einer Marktanalyse ist gerade bei der deutschen Funkindustrie freilich nicht leicht, und zwar nicht nur, weil es sich um einen der jüngsten Industriezweige handelt, bei dem die Markterfahrung sich erst auf einige Jahre erstreckt, sondern auch weil dem Funkwesen im Rah-

Abb. 5.



ns bildet, sondern erst dann wirklich fruchtbar wird, n sie Lagerpolitik und Produktionsprogramm des ternehmens bestimmt.

Bei General Motors z. B. ist es vermöge der Marktlyse und der Konjunkturbeobachtung gelungen, den schlag der Lagerbestände um 33 v H zu erhöhen. e produktiven Lagerbestände (Gesamtmaterialbestand üglich Fertigprodukt) zeigen eine Verminderung für 25 um 50 v H gegenüber dem Jahre 1923, das das e der vorhergehenden Jahre war. In welchem Maße Schwankungen in der Zahl der Arbeitskräfte sich ringert haben, geht daraus hervor, daß z. B. im hre 1925 das Maximum der beschäftigten Angestellten r 12 v H über und das Minimum nur 18 v H er dem Durchschnitt gelegen war, eine in der Gechte des Unternehmens bis dahin nicht erreichte Gleichßigkeit.

Eingehendste Marktanalyse finden wir natürlich ebenso der Telephone and Telegraph Company und bei den deren großen Elektrizitätsgesellschaften. Dabei sei bet, daß die strukturelle Marktanalyse mit der dynamischen

men des volkswirtschaftlichen Absatzes eine besondere Rolle zufällt. Denn die Funkindustrie gehört zu den Wirtschaftszweigen, die an der Grenze zwischen Verbrauchs- und Produktivgütererzeugung stehen. Es ist aber höchst bedeutsam für eine Beurteilung der der Funkindustrie innewohnenden Entwicklungstendenzen, klar zu erkennen, zu welcher Kategorie wir diesen Industriezweig zu rechnen haben.

Es läßt sich nämlich nachweisen, daß beide Gruppen seit Beginn des Industriekapitalismus eine grundsätzlich verschiedene Entwicklung durchmachen. Man kann die Industriestaaten geradezu danach klassifizieren, in welchem Verhältnis Produktivgüter- und Verbrauchsgütererzeugung zueinander stehen. Einer neueren Untersuchung[3]) entnehme ich, daß in Ländern schwacher Industrieentwicklung — wie gegenwärtig Argentinien, Chile, Brasilien — die Produktivgütererzeugung zu der Verbrauchsgütererzeugung sich verhält wie 1 : 5, in Japan, Kanada, Südafrika, Australien wie 1 : 2 bis 3, in Deutschland und Amerika wie 1 : 1, in England wie 1 : $1^1/_2$. Diese Entwicklungstendenz äußert

[3]) W. Hoffmann: »Stadien und Typen der Industrialisierung« (Kieler Dissertation).

sich im Export in sehr bemerkenswerter Weise. Wir beobachten hier sehr deutlich eine Entwicklungslinie derart, daß im Welthandel die Produktivgüter gegenüber den Verbrauchsgütern immer mehr an Boden gewinnen. Insbesondere weist die Ausfuhr der großen Industriestaaten seit Jahrzehnten eine raschere Aufwärtsbewegung bei den Produktivgütern als bei den Verbrauchsgütern auf. Sowohl in England wie in den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich ist in den letzten Jahren sogar die Ausfuhr von Verbrauchsgütern stehengeblieben und nur die von Produktivgütern wächst. In Deutschland haben wir eine Zuwachsquote des Produktivgüterexports seit der Jahrhundertwende von jährlich etwa 10 v H.

ein Verbrauchsgut darzustellen scheinen, so wird man
doch zur Produktionsmittelerzeugung rechnen müssen, da
in erster Linie mit Hilfe der Inserate finanziert wird, b
also nur mittelbar aus dem Einkommen. In einer äh
lichen Lage befindet sich der Rundfunk in den Vereinig
Staaten, wo die Sender vor allem den Zwecken des Wer
wesens dienen und erst nebenbei den Zwecken der Unt
haltung und Volksbildung. Der Sendedienst wird d
also aus dem volkswirtschaftlichen Betriebskapital unt
halten. In umgekehrter Lage befindet sich der deuts
Rundfunk, bei dem das Werbewesen nur eine nebensächli
Rolle spielt. Soweit die Funkindustrie dagegen Empfan
gerät herstellt — und das ist ja ihre Hauptaufgabe —,

Ausfuhr an Produktionsgütern und Verbrauchsgütern in den Jahren 1900, 1907, 1913, 1925 bis 1928.

	1900	1907	1913	1925	1926	1927	1928
	Millionen RM						
Deutschland							
Produktionsgüter	1202,2	1 968,5	3 479,3	3 391,6	3 699,3	3 997,1	4591,8
Verbrauchsgüter	1753,4	2 654,8	3 251,8	3 303,7	3 382,9	3 688,8	4058,7
Großbritannien							
Produktionsgüter	—	—	2 726	3 925	3 657	4 026	4 056
Verbrauchsgüter	—	—	5 460	8 186	7 092	7 143	7 393
Vereinigte Staaten von Amerika							
			1912/3				
Produktionsgüter	—	—	2 116	4 754	5 068	5 489	6 391
Verbrauchsgüter	—	—	1 130	2338	2 229	2 225	2 355

Auf eine einfache Formel gebracht ergibt sich daraus die Schlußfolgerung, daß bei Verbrauchsgütern die Entwicklung ganz vorwiegend auf dem Binnenmarkt liegt, bei Produktivgütern dagegen in hohem Grade auch auf dem Auslandsmarkt. Diese Entwicklungstendenz hängt in erster Linie mit der fortschreitenden Industrialisierung der Welt zusammen, die aller Regel nach bei der Verbrauchsgütererzeugung beginnt, welche ihrerseits zu ihrem Ausbau der Schaffung von Produktionsanlagen bedarf. Große Aussichten wachsenden Exports bestehen in der deutschen Industrie daher z. B. für die Maschinenindustrie und die Chemie. Das fortschreitende Überwiegen des Produktivgüterexports hängt freilich auch damit zusammen, daß die Produktivgütererzeugung im allgemeinen auch höhere Anforderungen an die wissenschaftlichen und technischen Leistungen der Industrie stellt, denen die neu- und halbkapitalistischen Staaten nicht gewachsen zu sein pflegen. Vom Standpunkt der Marktanalyse besonders wichtig ist aber eine andere Tatsache, nämlich die, daß im großen und ganzen die Produktivgüter vom Kapital, die Verbrauchsgüter vom Einkommen gekauft werden.

Wirft man die Frage auf, ob die Funkwirtschaft zu der Verbrauchsgüter- oder Produktivgütererzeugung gehört, so kommt man bei der Beantwortung in eine gewisse Schwierigkeit. Die Sendeanlage wird man natürlich zu den Produktivgütern rechnen. Schon beim Sendebetrieb ist es aber fraglich, welchen Platz man ihm in der volkswirtschaftlichen Arbeitsteilung zuweisen muß. Er hat zweifellos eine volkswirtschaftliche Verwandtschaft mit dem Zeitungsgewerbe. So sehr nämlich die Presse ein Kulturbedürfnis befriedigt und so sehr ihre Produkte auf den ersten Blick

hört sie weit stärker zur Verbrauchsgütererzeugung. F
lich dient der Funkempfang in wachsendem Maße gewe
lichen Zwecken. Sowohl die Presse, die Landwirtsch
die Banken wie auch große Industrieunternehmungen ge
mehr und mehr dazu über, den Funkdienst für ihre
schäftlichen Dispositionen nutzbar zu machen. Damit wi
die Erzeugung von Funkgerät mehr und mehr aus d
volkswirtschaftlichen Betriebskapital bezahlt.

4.

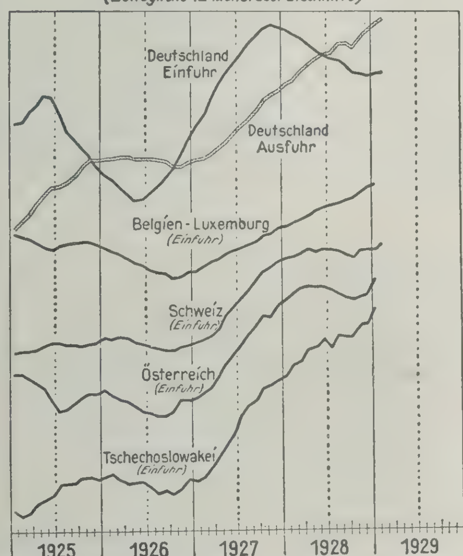
Alle diese Überlegungen weisen uns darauf hin, d
die deutsche Funkindustrie auch weiterhin ihre B
strebungen nicht nur auf den heimischen sondern n
demselben ökonomischen Recht auch auf den ausländisch
Markt zu richten hat. Zwar suchen schon Staaten m
geringerer industrieller Leistungsfähigkeit eine eig
Funkindustrie zu entwickeln. Nach den bisherigen E
fahrungen in neu- und halbkapitalistischen Ländern wi
die Industrialisierung dort aber zunächst auf die H
stellung von einfacherem Hausfunkgerät beschrän
bleiben.

Viel bedeutsamer ist es für die deutsche Funkindustr
daß die industriell hoch entwickelten Staaten bestrebt s
werden, uns nicht nur den ausländischen sondern a
den heimischen Markt streitig zu machen. Versuch
wir uns klar zu werden, welche Machtmittel der au
ländischen Konkurrenz zur Verfügung stehen, so brauch
wir nur die Vorgänge zu betrachten, die sich schon je
da abspielen, wo Positionsschwächungen der deutsch
Industrie ihr Vordringen gestatten. Sie kann sowo

n der Warenseite wie von der Kapitalseite her in ere Linien einbrechen.

In der Funkindustrie ist das *unmittelbare* Ein- ngen in den deutschen Warenmarkt durch die Patent- e und durch internationale Vereinbarungen zunächst hwert. Nach Kriegsende hatte sich die Notwendigkeit er Auseinandersetzung zwischen der deutschen Tele- ken-Gesellschaft, in der sich die meisten deutschen tentrechte konzentrieren, und den entsprechenden aus- dischen Gesellschaften ergeben: der Radio Corporation America, der englischen Marconis Wireleß Telegraph nited und der französischen Société Française Radio ctrique. Es wurde mit der amerikanischen Radio- ellschaft ein dreißigjähriger Austauschvertrag ab- hlossen, auf Grund dessen jedem der Vertragskontra- ten die Nutzung der beiderseitigen Patentrechte auf n Inlandsmarkt zusteht. Ähnliche, wenn auch nicht langfristige Verträge kamen mit den englischen und

Abb. 6.



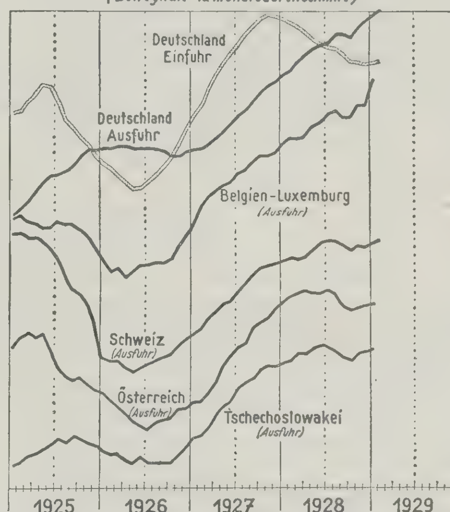
nzösischen Gesellschaften zustande. Auf diese Weise hielt sich die deutsche Funkindustrie vor allem die Be- rrschung des heimischen Marktes.

Schon in den nächsten Jahren wird mit Ablauf der chtigsten Patentrechte (Lieben, Meißner u. a.) voraus- htlich eine neue Situation entstehen. Zwar verbleibt rch den dreißigjährigen Vertrag mit der Radio Corpo- tion of America, der bis Mitte des Jahrhunderts uft, der deutschen Funkindustrie neben ihren noch iterlaufenden deutschen Patenten die Nutzungsmög- hkeit wichtiger ausländischer Patente. Aber zweifellos eidet das durch die jetzige Patentlage gegebene onopol schon in den nächsten Jahren eben durch den lauf der wichtigsten deutschen Patente eine gewisse nbuße, und zwar gerade den ausländischen Unter- hmungen gegenüber, mit denen internationale Verein- rungen nicht bestehen, wie dies insbesondere Philips genüber der Fall ist. Um so wichtiger wird damit für Marktbehauptung im Inland die weitere Entwick- ng der deutschen Konstruktionstechnik und die Aus- staltung einer methodischen Marktanalyse.

Das Monopol der Qualität ist viel dauerhafter als alle rechtlichen Monopole, die ja geradezu die Gefahr in sich schließen, daß die gesicherte Rechtslage die Fortschritt- lichkeit lähmt. Die deutsche Wirtschaft hat bisher immer noch gezeigt, daß sie in den Wissenschaftsindustrien, zu denen insbesondere Chemie, Optik und Elektrotechnik zählen, ihren Mann zu stehen wußte.

Die andere Möglichkeit des ausländischen Vor- dringens ergibt sich auf der Kapitalseite in der Form, die man als Überfremdung bezeichnet. Ihr muß deshalb besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, weil sie unter Umständen auch in der Lage ist, die durch den Patentschutz um den heimischen Markt errichteten Schranken zu übersteigen. Die Meinungen über die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Überfremdung, sofern sie in der Besitzergreifung deutscher Unternehmer- gewalt besteht, sind geteilt. Die reine Kapitalüberfrem- dung, die wir in den letzten Jahren gehabt haben, ist

Abb. 7.



zweifellos für die deutsche Volkswirtschaft zumeist ein Gewinn gewesen.

Anders steht es mit der Verwaltungsüberfremdung, wenn zugleich mit dem Kapital ausländische Unter- nehmermacht eindringt. Eine Verallgemeinerung des Urteils ist hier nicht am Platze. Darüber aber muß man sich klar sein, daß Verwaltungsüberfremdung Ge- fahren in sich birgt, die in der neusten publizistischen Diskussion vielfach übersehen worden sind. In dieser Diskussion wird betont, daß durch die Überfremdung der deutschen Wirtschaft und insbesondere dem deutschen Arbeitsmarkt Verdienstmöglichkeiten unter Umständen neu zugeführt werden. Es wird aber leicht außer acht gelassen, daß dadurch die Tätigkeit der deutschen Er- finder und Konstrukteure und überhaupt die eigene geistige Wirtschaftsleistung in ihrer Entwicklung ge- hemmt werden kann. Und ist die Besorgnis von der Hand zu weisen, daß die ausländische Unternehmer- gewalt sich nicht nur den deutschen Markt für ihre Kapitalinteressen zu sichern weiß, sondern ihre Macht

auch dazu benutzt, den Export deutscher Erfindungen und Konstruktionen zugunsten ihrer nationalen Industrie zu hemmen? Sollten die Dinge diesen Lauf nehmen, so wäre dies für die nationale Wirtschaft auch insofern verhängnisvoll, als es zur Verschlechterung unserer Handelsbilanz beitragen würde.

5.

Will man auf Grund solcher Überlegungen der deutschen Funkindustrie eine Entwicklungsprognose stellen, so kommt man zu einem Ergebnis, das man als kritischen Optimismus bezeichnen könnte. Denn ihre Aussichten sind groß im Hinblick einmal auf die voraussichtliche Bedarfsentwicklung des heimischen Marktes wie der ausländischen Märkte und anderseits angesichts ihrer großen wissenschaftlich-technischen Leistungsfähigkeit. Freilich wird sie den ihr nach Vorgeschichte und jetzigem Range zustehenden Anpruch auf Weltmachtstellung im Bereich des Funkwesens nur dann durchsetzen können, wenn ihre organisatorisch-kaufmännischen Leistungen sich ihren wissenschaftlich-technischen Leistungen ebenbürtig erweisen.

Daß die Funkindustrie gerade in den nächsten Monaten und Jahren auf dem Gebiete der Marktorientierung ihr Bestes leistet, ist um so wichtiger, als — entgegen der Entwicklung der Strukturprognose — die Konjunkturprognose für die nächste Zeit nicht sonderlich günstig ist. Denn nicht nur die konjunkturelle Bewegung in Deutschland befindet sich auf abgleitender Linie; es ist auch anzunehmen, daß die für unsere Funkindustrie wichtigsten Auslandsmärkte im nächsten Jahr konjunkturelle Einengungen erfahren. Dies wird uns besonders deutlich bei einer Betrachtung d Schaubilder 6 und 7 auf Seite 255.

Nach diesen Schaubildern besteht eine bemerkenswer Bewegungsverflechtung im Außenhandel der mitteleur päischen Volkswirtschaften, eine Bewegungsverflechtun die damit zusammenhängt, daß gerade diese Länder einem sehr engen gegenseitigen Kundenverhältnis zuei ander stehen. Die Schaubilder zeigen uns, daß die Ferti wareneinfuhr der Schweiz, der Tschechoslowakei und B giens fast völlig parallel geht mit der deutschen Fertigware ausfuhr, und daß umgekehrt ihre Fertigwarenausfuhr d deutschen Fertigwareneinfuhr entspricht. Ähnliches gi wenn auch nicht so ausgesprochen, für eine ganze Rei anderer europäischer Länder. Daraus ergibt sich nun, d so, wie die deutsche Fertigwarenausfuhr in ihrer Bewegu der deutschen Fertigwareneinfuhr folgt, eine ähnliche Fol bewegung auch hinsichtlich des deutschen Außenhandels Fertigwaren im Vergleich zu dem entsprechenden Auße handel der anderen europäischen Staaten besteht. Nachde nun unsere Fertigwareneinfuhr seit einigen Monaten sin ist ein solches Absinken auch für die Fertigwareneinfu dieser anderen Länder zu erwarten und damit ein Sin unserer Fertigwarenausfuhr.

Ich wage freilich nicht, diese Prognose als sicher hin stellen. Denn einem einzelnen Barometer kann niemals d volle Recht auf eine Prognose gegeben werden, die s immer auf ein Barometersystem gründen sollte. Hin kommt, daß gerade in der Funkindustrie als einem neu jung emporwachsenden Wirtschaftszweige die strukture Aufwärtsbewegung, in der sie begriffen ist, konjunkture Rückschläge überkompensieren kann.

Anlage 1.

Umsatzgrößen der Rundfunkwirtschaft im Jahre 1928.

(Vorläufige rohe Schätzung.)

		Mill. *RM* rund
A. Ausgaben der Rundfunkteilnehmer.		
I. Neuanlagen (mit Zubehör)		
626000 Apparate; davon 186000 Detektoren (rd. $^1/_3$) je 25 bis 30 *RM*		5
440000 Röhrenapparate (rd. $^2/_3$), davon 293000 Stück ($^2/_3$) Ortsempfänger je 110 *RM*		32
und 147000 Stück ($^1/_3$) Fernempfänger je 380 *RM*		56
II. Ersatz (mit Zubehör)		
180000 Apparate; davon 60000 Fernempfänger je 380 *RM*		23
und 120000 Ortsempfänger je 110 *RM*		13
Verkauf an inländischen Apparaten insgesamt (620000 Röhrenempfänger + 186000 Detektoren) ..		129
Verkauf an ausländischen Apparaten (Einfuhrwert 7 Millionen *RM* + 100 v H)		14
		143
III. Betrieb.		
Die mittlere Rundfunkhörerzahl betrug rd. 2,3 Millionen. Von diesen haben rd. 10 v H Netzanschluß, rd. 30 v H arbeiten mit einem Detektorapparat, so daß rd. 60 v H der mittleren Rundfunkhörerzahl mit Akkumulatoren arbeiten. Aufladen von 1380000 Akkumulatoren 10 mal jährlich je 0,50	6,9 bis 7	
Von 2,3 Millionen Rundfunkteilnehmern benötigen rd. 60 v H Batterien. 2 Batterien jährlich je 10 *RM*	27,6 bis 28	
I bis III: Umsätze des Handels und der Installation		1
IV. Funkzeitschriften 2 Millionen Abonnenten je 10 *RM* pro Jahr		
V. Rundfunkgebühren Durchschnitt 1928 2,3 Millionen Empfänger je 24 *RM*		
Ausgaben der Rundfunkteilnehmer		2
B. Verteilung der Ausgaben der Rundfunkteilnehmer.		
I. Sender		
für Betrieb und Verwaltung (35 v H)	9,6	
für Programm usw. (65 v H)	17,9	27
II. Post		27
III. Zeitschriften und Verleger usw.		20
IV. Einzelhandel einschl. Installation.....		178
Summe ...		253

	Mill. RM rund
. Rundfunkindustrie (in Großhandelspreisen berechnet)	
Produktion für den Binnenmarkt (ausschl. des nicht feststellbaren, jedoch nicht erheblichen Betrags für Sendegeräte)	60
Ausfuhr einschl. Sendegeräte	50
Zusammen	110
Lager der Funkindustrie ($^1/_6$ bis $^1/_5$ der Produktion)	18 bis 22
Investiertes Kapital bei einer Umschlagsziffer von 3 bis $3^1/_2$	30 bis 40
. Kapitalwert der Sendeeinrichtungen	20
. Einzelhandel (in Einzelhandelspreisen berechnet)	
Umsatz inländischer Fabrikate	129
Umsatz ausländischer Fabrikate	14
	143

		Mill. RM rund
Ersatz von Batterien		28
Neuaufladen von Akkumulatoren		7
Gesamtumsatz des Einzelhandels einschl. Installation		178
Lager (bei einer Umschlagsziffer von 5 bis 7)		25 bis 35
F. Zusammenfassung.		
a) Produktion für den Binnenmarkt ausschl. Sendegeräte	60	
b) Ausfuhr	50	110
Zeitschriften		20
Gebühren		55
Einfuhr		7
Nettowert des Einzelhandels und der Installation (Einzelhandelsumsatz minus Produktion für das Inland plus Einfuhr)		110
Gesamtumsatz der Funkwirtschaft einschl. Ausfuhr		302

Anlage 2.

Die Bezugsländer der bedeutendsten europäischen Einfuhrländer von Radiogerät.

Die Gesamteinfuhr aller europäischen Länder an Radio-ät dürfte im Jahre 1928 etwa 80 bis 90 Milnen RM betragen haben. Hiervon entfallen etwa $^3/_4$ folgende 8 Länder: Niederlande, Großbritannien, ankreich, Deutschland, Italien, Schweden sowie Polen Danzig.

Die Einfuhr der Niederlande (1928 16 Milnen RM) kommt über 90 v H aus europäischen Länn. Unter diesen stehen Deutschland, Großbritannien die Schweiz mit zusammen 80 bis 85 v H der Gesamtfuhr bei weitem an erster Stelle. Unter den außeropäischen Ländern kommen nur die Vereinigten Staaten t rd. 5 v H der Gesamteinfuhr in Betracht.

Die Einfuhr Großbritanniens (1928 13 Milnen RM) entfällt zu $^6/_7$ auf Europa. Deutschland (mit nähernd der Hälfte), Niederlande und Frankreich sind wichtigsten Bezugsländer. Das restliche Siebentel entlt überwiegend auf die Vereinigten Staaten.

Frankreich (Gesamteinfuhr 1928 6,9 Milnen RM) bezieht Radiogerät überwiegend aus Europa, zwar in der Hauptsache aus den Niederlanden, utschland und Großbritannien.

Von der Einfuhr Deutschlands (1928 6,8 Milonen RM) entfällt nur rd. 1 v H auf die Vereinigten aaten, der Rest auf europäische Länder. Unter diesen hen die Niederlande (rd. 55 v H) an erster Stelle. In item Abstand folgen Österreich, Großbritannien, Schwen und die Schweiz.

Die Einfuhr Italiens (1928 6,6 Millionen RM) mmt zu $^1/_{10}$ aus den Vereinigten Staaten und zu $^9/_{10}$ s europäischen Ländern. Deutschland liefert etwa die lfte der Gesamteinfuhr. Unter den übrigen Ländern hen an erster Stelle die Niederlande, Frankreich und oßbritannien.

Schweden (Gesamteinfuhr 1928 5,7 Millionen RM) ieht Radiogerät zu 2 v H aus den Vereinigten Staaten d zu 98 v H aus europäischen Ländern. Unter diesen hen Deutschland (rd. die Hälfte der Gesamteinfuhr) und Niederlande (rd. $^1/_3$ der Gesamteinfuhr) bei weitem an ter Stelle.

Die Einfuhr Polens und Danzigs (1928 5,2 Millionen RM) stammt fast vollständig aus europäischen Ländern, unter denen wiederum Deutschland (mit $^5/_8$) und die Niederlande mit ($^2/_8$) überwiegen.

Regionale Verteilung der Ausfuhr von Radioerzeugnissen der wichtigsten Exportländer.

Die Weltausfuhr von Radioerzeugnissen belief sich im Jahre 1927 auf rd. 135, im Jahre 1928 auf rd. 176 Millionen RM. Rund $^9/_{10}$ der Weltausfuhr entfallen auf 4 Länder (Proz. Anteil a. d. Weltausf. 1928): Deutschland (28), Vereinigte Staaten (27), Niederlande (22), Großbritannien (15). Die Ausfuhr Deutschlands, der Vereinigten Staaten und der Niederlande zeigt in den letzten Jahren eine stetige Zunahme. Am stärksten war diese bei den Niederlanden (1928 gegen 1927 um annähernd 150 v H). Die Ausfuhr Großbritanniens stagniert (bei etwa 26 Millionen RM).

Die Ausfuhr Deutschlands entfällt zu etwa $^5/_6$ auf Europa. An erster Stelle stehen Großbritannien, die Niederlande und die nordischen Staaten, es folgen Ost- und Südosteuropa, Italien und die Schweiz. An der Ausfuhr nach Außereuropa ($^1/_6$ der Gesamtausfuhr) sind in erster Linie Argentinien und die Vereinigten Staaten beteiligt.

Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten verteilt sich annähernd wie folgt: auf Kanada entfällt $^1/_3$, auf die übrigen außereuropäischen Länder die Hälfte und auf Europa $^1/_6$ der Gesamtausfuhr. Unter den übrigen außereuropäischen Ländern sind in erster Linie Australien und Neuseeland, Argentinien, Brasilien und Japan beteiligt.

Die Ausfuhr der Niederlande im Jahre 1928 entfällt zu $^3/_4$ bis $^4/_5$ auf Europa. Die wichigsten europäischen Absatzländer sind Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Belgien, Schweden, Dänemark. An der Ausfuhr nach Außereuropa überwiegen Argentinien und Ostasien.

Die Ausfuhr Großbritanniens entfällt zu $^2/_3$ auf Länder des britischen Weltreichs, zu $^1/_3$ auf fremde

Länder. Unter den ersteren kommen vor allem Australien, der irische Freistaat und Britisch-Indien in Betracht. Die Ausfuhr nach fremden Ländern entfällt wiederum zu $^{2}/_{3}$ auf außereuropäische Länder — Japan, Südamerika — und zum restlichen Drittel auf europäische Länder — Niederlande, Frankreich, Dänemark, Schweden —.

Zusammenfassung.

Auf Grund der Ausfuhr- und Einfuhrzahlen der wichtigsten Länder ergibt etwa folgendes Bild.

Die europäischen Länder führen 1928 für etwa 80 bis 90 Millionen *RM* Radiogerät ein, d. h. etwa die Hälfte des gesamten in den internationalen Handel übergeführt[en] Radiogeräts ging nach europäischen Ländern.

Über die Herkunft läßt sich kurz folgendes sagen:

rd. 40 bis 45 v H stammten aus Deutschland,
» 30 » 35 » aus den Niederlanden,
» 10 » aus den Vereinigten Staaten,
» 5 » aus Großbritannien,
der Rest aus anderen europäischen Ländern.

Im Osten und Südosten Europas ist der Anteil Deut[sch]lands an der Einfuhr größer, im Westen kleiner als [der] seiner wichtigsten Konkurrenzländer.

Die Erweiterung der Betriebsräume und Mechanisierung des Betriebs beim Postamt [2] (Paketpostamt) in Hamburg.

Von Postinspektor Redmann, Hamburg.

Schon in den letzten Vorkriegsjahren trat beim Paketpostamt in Hamburg, dem die Ortspaketzustellung obliegt, infolge der stetigen Verkehrszunahme ein Mangel an Packkammerraum auf. Der tägliche Eingang betrug im Jahre 1913 durchschnittlich 16 600 Pakete. Das Beschreiben, Verteilen, Auslegen und Verlesen der Sendungen erfolgte in langgestreckten 1 900 qm großen Packkammerräumen, die das Erdgeschoß des Mittelbaus eines posteigenen Gebäudes an der Friedrich-Ebert-Straße (früher Ringstra[ße]) und anschließender Gebäudeteile einnahmen. Die Lad[un]gen wurden über den an der Straße Dammtorwall [ge]legenen 100 m langen und 23 m breiten Posthof an- [und] abgefahren, der zur reibungslosen Abwicklung des F[...]betriebs bei stärkerem Verkehr nicht immer ausreichte.

Abb. 1.



Unterer Posthof.
Rechts untere Packkammer, links hinten Entladerampe.

Wenn auch bei der damals werktäglich zweimaligen [Zu]stellung in allen Zustellabschnitten die Eingänge schnell [...]

ſſen, ſo traten zu Zeiten ſtarken Verkehrs doch häufig ockungen auf, die den Betrieb ſehr unüberſichtlich ge-lteten und Urſache von Verzögerungen waren. Zur wältigung des Weihnachtsſpitzenverkehrs, der eine Stei-rung der Verkehrszahlen auf mehr als das Doppelte achte, reichten Packkammer und Poſthof bei weitem nicht s. Während dieſer Zeit mußte alljährlich ein großer il des Zuſtellgeſchäfts in Räume des etwa 1 km vom ketpoſtamt entfernt liegenden Fernſprechgebäudes in Binderſtraße verlegt werden. Hierdurch wurden ppelte Lade- und Verteilvorgänge erforderlich, die ſich k betriebshemmend auswirkten und erhebliche Koſten urſachten.

Die bereits damals gehegten Neubaupläne kamen durch Kriegsverhältniſſe nicht zur Ausführung. Durchgrei-de Beſſerungsmaßnahmen ließen ſich aber nicht länger ausſchieben, als im Jahre 1921 der Zuſtelldienſt ver-ftet wurde. Die gleichzeitige Beſchränkung auf täglich malige Zuſtellung führte zu einer Anſammlung der kete in den Packkammern, ſo daß ein fühlbarer Raum-ngel auftrat. Bei dem größeren Platzbedarf der Kraft-zen erwieſen ſich auch die Verladegelegenheiten als völlig nreichend.

Für einen Neubau waren paſſende Grundſtücke in einer n Poſtbahnhof und zur Ortsmitte günſtigen Lage nicht zu alten. Die Verlegung des Paketpoſtamts nach dem eren Rande des Stadtbildes hätte neben einer dauernden ſtarken Erhöhung der Beförderungskoſten auch für eine große Anzahl von Bezirken erhebliche Verſchlechterungen der Zuſtellzeiten zur Folge gehabt. So entſchloß man ſich, einen Umbau nach Plänen des Poſtbaurats Teucke auszuführen. Das über der Packkammer in Mittelbau liegende Geſchoß wurde in ſeiner ganzen Ausdehnung zu einer zweiten Packkammer ausgebaut; zugleich wurde der ganze Gebäudeteil nach dem Hofe zu um etwa 3 m verbreitert. An der Dammtorwallſeite des Poſthofs errichtete man einen zweigeſchoſſigen 60 m langen und 7 m breiten Langbau, deſſen oberes Geſchoß eine dritte langgeſtreckte Packkammer bildet. Durch Überbauen des zwiſchen dieſen Gebäudeteilen verbleibenden Hofs (Abb. 1) mit einer Trägerdecke entſtand ein zweiter Poſthof (Abb. 2), der durch ein Glasdach auf Eiſenbindern geſchützt wurde. Als Zufahrtſtraße zu dieſem die beiden oberen Packkammern verbindenden Poſthof wurde vom Dammtorwall eine Rampe in einer Steigung von 1 : 30 angelegt (Abb. 3).

Abb. 2.



Oberer Poſthof.
Links obere Packkammer Friedrich-Ebert-Straße, rechts Langbaupackkammer Dammtorwall.

Bei dem Umfang des Bauvorhabens wäre eine Aufrechterhaltung des Betriebs in den alten Räumen und auf dem Poſthof während der Bauausführung unmöglich geweſen; es mußte alſo eine vorübergehende Verlegung des Zuſtellgeſchäfts erfolgen. Da die Anmietung eines größeren Hallenbaus nicht möglich war, wurde auf einem poſteigenen, anderen Zwecken vorbehaltenen Grundſtück an der Johnsallee und Beneckeſtraße ein behelfsmäßiger Holzbau errichtet, dem eine ſeiner Lage in bevorzugter Wohn-

gegend angemessene Ausführung gegeben werden mußte. Mit diesem Hallenbau konnten bis auf weiteres alle Raumbedürfnisse für die Paketzustellung befriedigt werden.

Der Umbau am Dammtorwall beanspruchte eine fast dreijährige Bauzeit. Er brachte einen Gewinn von nahezu 1 200 qm Packkammer- und 900 qm Posthofraum. Mit dem Umbau wurde nicht nur die Frage der Beschaffung des für die Paketzustellung benötigten Raumes, sondern auch die Frage der geschützten Unterbringung des größten Teils der vorhandenen Kraftwagen gelöst. Ein gewisser Nachteil bestand darin, daß das Zustellgeschäft in drei voneinander getrennte Packkammern verteilt werden mußte, so daß sich für den Betrieb zwischen der Entladestelle und den Revierplätzen erhebliche Entfernungen ergaben. Bei Karrenbetrieb hätte die Gesamtlänge der täglichen Fahrwege bei Durchschnittsverkehr rund 50 km betragen. Der Umfang der Beförderungsleistungen machte eine Mechanisierung des Betriebs aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sowie zur Beschleunigung und übersichtlicheren Gestaltung des Dienstbetriebs zur Notwendigkeit. Durch die unter Mitwirkung des Reichspostzentralamts geschaffene Förderanlage wird bei raumsparender Anordnung, übersichtlicher Linienführung und unter Verwendung einfacher Förderelemente eine schnelle mechanische Zuführung der Sendungen von der Eingangsstelle bis nahe an die Revierplätze erzielt.

Nach dem Umbau besteht für das Paketzustellgeschäft folgende Raumanordnung. Die beiden übereinanderliegen-

Abb. 3.



Rampenauffahrt zum oberen Posthof, dahinter Langbau.

den Packkammern im Mittelbau an der Friedrich-Ebe
Straße sind mit den Zustellbezirksplätzen 1 bis 30 u
31 bis 69, der Langbau ist mit den Plätzen 70 bis 85
legt. Zwei sogenannte Firmenreviere für Großempfän
der inneren Stadt sowie die Packkammern für Zoll-, E
boten- und Ausgabepakete sind in besonderen Räum
eines anschließenden Gebäudeteils untergebracht. D
mechanisierte Betrieb, der Karrenförderung fast ganz e
behrlich macht, wickelt sich folgendermaßen ab.

Die vom Postbahnhof in Kraftwagen eingehend
Pakete werden an der Entladerampe (im hinteren Teil
unteren Posthofs) entladen. Die Rampe ist für Ein
karrenbetrieb so angelegt worden, daß die Einsatzka
aus den Kraftwagen dicht an die Beschreibetische he
gesetzt werden können. Bei Entladung aus Güterpostw
ohne Einsatzkarren wird der Zwischenraum zwis
Wagen und Beschreiber vorläufig durch blechbeschla
Tische überbrückt. Als Beschreibetische dienen 4 Paar
Neigung angeordnete Schwerkraftrollbahnen; die P
werden den Beschreibern von Packern in richtiger Lage
Aufschrift vorgelegt.

Das Beschreiben mit der Nummer des Zustellrev
oder dem Sonderzeichen für Ausgabe, Zoll usw. erfolg
der früheren Weise; sodann weist der Beschreiber die
die beiden übereinanderliegenden Packkammern an
Friedrich-Ebert-Straße bestimmten Pakete durch lei
Weiterschieben auf das Entladeband ab (Abb. 4), wäh
die in die Langbaupackkammer am Dammtorwall zu

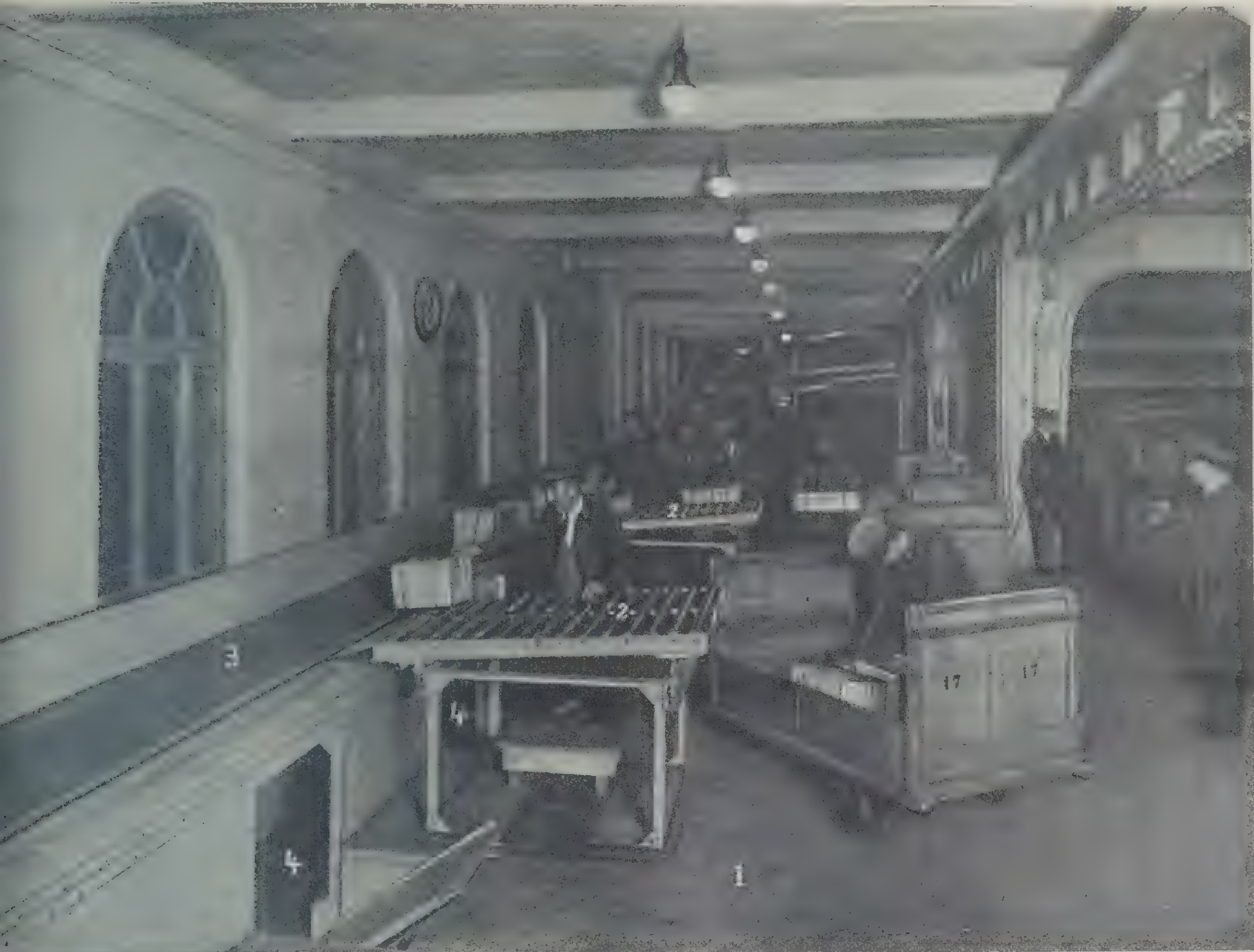
dernden Pakete von den Beschreibetischen abgenommen d über eine unten neben dem Beschreiber angeordnete utsche dem zurücklaufenden unteren Teil (Trum) des Entebandes zugeführt werden. Sperrgutstücke und Senngen, die sich zur Bandbeförderung nicht eignen, werden sgesondert und auf Karren an den Revierplatz geschafft. r Anteil dieser Sendungen am Gesamtverkehr beträgt niger als 2 v H.

Von dem in seinem letzten Stück ansteigend geführten tladeband gelangen die Sendungen über eine angetrie-

mungsstellen stehen. Eine mechanische Weiterförderung dieser Sendungen läßt sich bei den vorliegenden Raumverhältnissen nicht durchführen.

Von den Zuführungsbändern werden die Pakete den auf Podesten hochliegenden Feinverteilstellen zugeleitet. Hier erfolgt von einer 8 m langen angetriebenen Rollbahn, dem Verteiltisch (Abb. 5), durch Abschieben auf gegenüber liegende Rutschen oder Schwerkraftrollbahnen mit anschließenden Bandförderern (Revierverteilbänder) die Verteilung auf 9 Abnahmestellen, die in 10 m Entfernung

Abb. 4.



Entladerampe.

1 Rampe, 2 Beschreibestellen, 3 oberer Trum, Entladeband, 4 unterer Trum zum Langbauband.

ne Kurvenrollbahn auf ein rechtwinklig sich anschließens Förderband, das zur Grobverteilstelle in der unteren ackkammer an der Friedrich-Ebert-Straße führt. Hier rden die Pakete je nach ihrer Bestimmung für die obere d untere Packkammer und für die in anderen Gebäudelen untergebrachten Ausgabe-, Eilboten-, Zoll- und Firmenllen verteilt. Während die für die untere Packkammer stimmten Pakete an der Verteilstelle durchlaufen und ttels einer selbsttätigen Abweisevorrichtung auf das im chten Winkel anschließende Zuführungsband zur Feinrteilstelle im gleichen Geschoß gelangen, müssen die Senngen für die obere Packkammer über eine kurze Rutsche f das ansteigend durch die Decke geführte Zuführungsnd nach der oberen Feinverteilstelle abgeschoben werden. usgabe-, Zoll-, Eilboten- und Firmenrevierpakete werden f eine nach rückwärts angeordnete Rutsche übergeleitet, deren erweiterten Auslauf die Karren für die 4 Bestim-

voneinander die Länge der Packkammer aufteilen. Es entfallen somit auf jede Abnahmestelle 3 bis 4 Reviere. Da die Pakete mechanisch in unmittelbare Nähe der Paketlagergestellen, die an der Hofseite der Packkammern angeordnet sind, befördert werden, sind größere Wege vom Auslegepersonal nicht zurückzulegen. Die Endstellen der Verteilrollbahnen und die in Kniehöhe angelegten Ausläufe der Revierrutschen sind für das Ansammeln der Pakete muldenförmig erweitert.

Die Sendungen für die im Langbau untergebrachten Zustellbezirke, die sogleich von den Beschreibern auf den unteren Trum des Entladebandes abgewiesen werden, gelangen über eine S-förmige Rutsche auf das in starker Steigung durch die Decke führende Langbauband (Abb. 6). Da die Raumbreite des Langbaus weniger als 7 m beträgt, haben in dieser Packkammer mechanische Verteilanlagen aus Raummangel nicht vorgesehen werden können. Bei

der Abnahmestelle, die etwa in der Mitte der Packkammer als Sammeltisch eingerichtet ist, werden die Pakete zunächst auf Karren verteilt und sodann den Revierplätzen zugeführt.

Die Gesamtlänge der zur Paketförderung benutzten Förderbänder (ohne rücklaufenden Trum) beträgt rund 730 m. Als Förderbänder werden Gummigurte mit vierfacher Riemenstoffeinlage benutzt, die hohe Steifheit besitzen. Die Revierbänder sind wegen ihrer geringen betrieblichen Ausnutzung in 0,7 m Breite, alle übrigen Förderer in 0,8 m Normbreite ausgeführt. Das Langbauband hat wegen seines hohen Steigungsgrades zur sicheren Mitnahme der Sendungen mit Riffeln versehen werden müssen. Der Stützrollenabstand beträgt im tragendem Trum 1 m, im rücklaufenden Trum 3 m.

Der Gesamtstrombedarf der Anlage beträgt bei Volllast 18,9 kW. Die Ein- und Ausschaltevorrichtung ist am Entladeband zentralisiert und als Druckknopfsteuerung ausgebildet. Für die Übermittlung der Meldungen über Ingangsetzen und Abstellen der Anlage sowie über Störungen stehen Lichtzeichen- und Fernsprecheinrichtungen zwischen den Hauptpunkten zur Verfügung.

Die Geschwindigkeit der Förderbänder ist aus Stromersparnisgründen ihrer Belastung entsprechend abgestuft. Vom Gesamtverkehr, der gegenwärtig durchschnittlich täglich 17 000 Sendungen beträgt und bei Spitzenverkehr, z. B. Weihnachten 1928, auf 49 000 Stück gestiegen i[st,] entfallen auf die

30 Zustellabschnitte der unteren Packkammer an der Friedrich-Ebert-Straße .... 32 v H

39 Zustellabschnitte der oberen Packkammer an der Friedrich-Ebert-Straße .... 38 »

am Dammtorwall .... 14 »

16 Zustellabschnitte der Langbaupackkammer Ausgabe-, Zoll-, Eilboten-, Firmenstellen .. 16 »

Jedes Revierband ist danach durchschnittlich mit 4 vH belast[et.]

Abb. 5.



Feinverteilstellen im I. und II. Geschoß.
1 Standort der Feinverteiler, 2 Rollbahn (Verteiltisch), 3 Rutschen usw. zu den Revierverteilbändern.

Während das den gesamten Eingang befördernde E[nt]ladeband und das Querband nach der Grobverteilstelle z[ur] Bewältigung der Höchstbelastung von 5000 Paketen stü[nd]lich mit 0,8 m/s Geschwindigkeit laufen, genügt für die [er]heblich geringer beanspruchten beiden Zuführungsbän[der] nach den Feinverteilstellen und das Langbauband eine G[e]schwindigkeit von 0,5 m/s, für die Revierverteilbänder v[on] 0,3 m/s.

Die Besetzung der Beschreibe-, Verteil- und Abnah[me]stellen richtet sich nach dem Verkehrsanfall. Bei der vo[r]erwähnten Höchststundenleistung sind

8 Beschreiber,
3 Verteiler bei der Grobverteilstelle,
je 2 Verteiler bei den Feinverteilstellen,
2 Abnehmer und Verteiler im Langbau und
1 Abträger für je 2 Revierabnahmestellen einzuset[zen.]

ie Anfang Oktober 1928 gleichzeitig ausgeführte Zuverlegung des gesamten Zustellbetriebs vom Hallenbau nsallee-Beneckestraße in die neuen Räume hat sich ungslos vollzogen. Obgleich vorher weder eine praktische Unterweisung des Personals noch eine größere beliche Erprobung der Förderanlage vorgenommen wer konnte, gestaltete sich der Betrieb von Anfang an nahe störungsfrei. Ein für Störungen der Gesamtanlage gesehener Karrennotbetrieb, der sich nach den oberen ckkammern über 2 eingebaute Lastenaufzüge abwickeln rde, brauchte bisher noch nicht aufgenommen zu werden. von der räumlichen Erweiterung und der Mechanisierung erwarteten Betriebsverbesserungen sind in vollem Maße eingetreten. Auch bei starkem Verkehr gewährleisten jetzt die Raumverhältnisse ausreichende Bewegungsfreiheit. Durch die Förderanlage wird eine unaufgehaltene Abwicklung aller Betriebsvorgänge vom Eingang der Sendungen bis zum Zustellbeginn ermöglicht.

Abb. 6.



Langbau.

1 Entladeband, 2 Übergang vom unteren Trum auf das Langbauband, 3 Langbauband (zur Packkammer im oberen Geschoß).

Für die Abfertigung der Kraftwagen sind gleichfalls mechanische Einrichtungen getroffen worden. Das Abfahrtzeichen wird in den 3 Packkammern und auf beiden Posthöfen durch eine zentralisierte Hupensignalanlage gegeben. An- und Abfahrt auf der zum oberen Posthof führenden Rampe werden durch Lichtverkehrszeichen geregelt.

Die fast ohne jeden Karrenverkehr erfolgende Bewegung der Paketmassen in den Packkammern ermöglicht überall einen schnellen und sicheren Überblick über den Betrieb. Störungen technischer Art an der Förderanlage und Betriebsstockungen bei irgendeiner Verteil- oder Abnahmestelle machen sich sofort bemerkbar, so daß geeignete Maßnahmen zur Beseitigung unverzüglich getroffen werden können. Die infolge der Arbeiten am laufenden Bande notwendige Einheitlichkeit des Arbeitsganges und die planmäßige Anordnung der Arbeitsplätze haben eine güns Personalbemessung ermöglicht, so daß auch vom wirtsch lichen Gesichtspunkt aus die für die Erweiterung Räume und für die Mechanisierung des Betriebs an legten erheblichen Mittel vertreten werden können.

Das Personal ist der Neueinrichtung mit Verständ begegnet. Neben der Verbesserung der Arbeitsbedingun wird die Befreiung von körperlich anstrengenden Befö rungsleistungen dankbar empfunden und anerkannt.

Schriftwerke.

Das Schweiz. Postverkehrsgesetz nebst den wichtigern Bestimmungen der Postordnung. Erläutert von Dr. J. Buser, Sektionschef der Oberpostdirektion Bern. 264 Seiten. 1929. Preis geb. 7,20 *RM.* Polygraphischer Verlag AG, Zürich.

Das Schweizerische Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924, das seit dem 1. Juli 1925 in Kraft ist, gehört zu den modernsten Postgesetzen. Es verdankt seine Entstehung in erster Linie wirtschaftlichen Rücksichten. Die Postgebühren waren auch in der Schweiz hinter der Geldentwertung zurückgeblieben und mußten den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt werden. Die sonstigen sachlichen Änderungen, die das Postverkehrsgesetz gegenüber dem durch das früher geltende Postgesetz von 1910 geschaffenen Rechtszustand bringt, sind gering, »sie liegen mehr auf formellem als auf materiellem Gebiet, im Gegensatz zu manchen früheren Gesetzesänderungen« (S. 13). Von besonderer Bedeutung ist, daß das Postverkehrsgesetz von 1924 die regelmäßige Personenbeförderung auch weiterhin dem Postregal vorbehält, was dem Bunde die Möglichkeit gibt, trotz des Fehlens einer einheitlichen eidgenössischen Automobilgesetzgebung, für einen wichtigen Teil der öffentlichen, mit Kraftfahrzeugen ausgeführten Personenbeförderung Vorschriften zu erlassen (Art. 3 Abs. 3 des Postverkehrsgesetzes). Dagegen sind, wie schon nach dem Postgesetz von 1910, *inländische* Zeitungen vom Postregal ausgenommen, weil »Regal und Postpflicht hier wegen der billigen Zeitungstaxe überflüssig sind« (S. 32), wohl aber kann der Bundesrat die Beförderung *ausländischer* Zeitungen und Zeitschriften dem Postregal unterstellen.

Der Verfasser, der selbst an dem Erlaß des Postverkehrsgesetzes tätigen Anteil hatte, hat sich der Aufgabe, das Gesetz und die mit seinen Bestimmungen im Zusammenhang stehenden Vorschriften der Vollziehungsverordnung I (Postordnung) zu erläutern, mit Liebe und großem Verständis angenommen. Der im August dieses Jahres fertiggestellte Kommentar hat die neuste Rechtsprechung und die neuste Literatur eingehend gewürdigt und u. a. auch das erst kurz vorher erschienene Fernmelderecht von Neugebauer berücksichtigt. In der eingehenden Bearbeitung auch namentlich der reichsdeutschen Quellen liegt der Wert des Buches zugleich für die deutsche Rechtsanwendung. Das Erscheinen des Buches erst fünf Jahre nach dem Erlaß des Postverkehrsgesetzes hat den Vorzug, daß es dem Verfasser möglich war, einen wohl erschöpfenden Überblick über die Gesamtheit des Schrifttums und des sonstigen Materials zu geben. Unter Benutzung desselben ist der schwierige Stoff lückenlos und gründlich bewältigt worden. Das Werk ist gut gelungen. Die Ausführungen zeigen an allen Stellen den erfahrenen Praktiker, dem die Berücksichtigung der wirklichen Lebensverhältnisse vor rein theoretischen Erörterungen steht. Die Sprache klar und wohltuend objektiv. Im allgemeinen wird den sorgfältig abgewogenen Auffassungen des Verfas durchweg beitreten können; aber selbst da, wo dies beden erscheint, ist die wissenschaftliche Wiedergabe seiner eig Gedanken beachtlich. Das Buch stellt eine wertvolle reicherung der postrechtlichen Literatur dar; an dem B kann niemand vorübergehen, der sich mit Fragen des P rechts auch auf rechtsvergleichender Grundlage beschäf Der Wert des Buches für das deutsche Postrecht ist u größer, als beide Rechte, das schweizerische wie deutsche, in ihren Grundlagen übereinstimmen.

Die Durchsicht des Buches im einzelnen gibt mi folgenden Bemerkungen Anlaß.

Wenn nach Art. 36 Abs. 1 der Schweizerischen Bun verfassung das Post- und Telegraphenwesen im ga Umfang der Eidgenossenschaft Bundessache ist, wie Art. 88 der deutschen Reichsverfassung ausschlie Sache des Reichs, so scheint mir zwar die daraus gezo Schlußfolgerung, daß das Postwesen nicht Sache Kantone (Länder) sein kann, ohne weiteres gegeben, aber das weitere Ergebnis, zu dem der Verfasser kon daß schon nach dieser Verfassungsbestimmung das wesen der privaten Ausübung entzogen sei (S. 15). nach deutschem Recht scheint mir auch nach schweizeris Recht die Rechtslage die zu sein, daß erst durch A des Schweizerischen Postverkehrsgesetzes wie durch § 1 deutschen Postgesetzes Umfang und Grenzen des monopols Privatpersonen gegenüber geregelt werden angeführten Vorschriften der Verfassungen aber nur Ausschließlichkeit der Bundes (Reichs-) zuständigkeit g über den Kantonen (Ländern) feststellen und die Zu digkeit der letzteren verneinen, nicht aber den Auss der Rechte Dritter. Zustimme ich der Bemerkung (S. wonach für die Post ein besonderes Anstaltsrecht nöti »gleichgültig, ob es nach öffentlichrechtlichen oder zivil lichen Grundsätzen aufgebaut ist, weil das gemeine hier nicht ausreicht«. Ein Postsonderrecht ist in jedem erforderlich. Die Frage, ob dies Sonderrecht nach pr rechtlichen oder öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten ordnen sei, ist demgegenüber von sekundärer Bedeut ihr wird zuweilen mehr Bedeutung beigelegt, als ih kommt. Von besonderem Interesse sind die Ausführu über die im Gegensatz zum deutschen Recht in der Sc zulässige Verwaltungsgerichtsbarkeit, zu der man n lich bei folgerichtiger Durchführung der öffentlich lichen Theorie kommen muß. »Die Anstaltsleistung Post kann heute gemäß dem Bundesgesetz über die waltungs- und Disziplinarrechtspflege vom 11. Juni mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde erzwungen we während der Postbenutzer früher auf die bloße Ver tungsbeschwerde angewiesen war«. Das deutsche Red

her mit der bloßen Aufsichtsbeschwerde recht gut auskommen, irgendwelche Schwierigkeiten haben sich nicht eben. Es besteht m. E. in Deutschland auch kein dürfnis, die öffentlichrechtliche Beförderungspflicht nach des Postgesetzes und ähnlichen gesetzlichen Vorschriften t dem Verwaltungsrechtsschutz auszustatten, zumal t. 107 der Reichsverfassung verwaltungsgerichtlichen hutz nicht gegenüber allen Anordnungen und Verfügungen der Verwaltungsbehörden obligatorisch vorsieht, sondern die Reglung der Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte im einzelnen besonderen Gesetzen überläßt. Die n dem Verfasser (S. 34) gestreifte Frage, inwieweit in gzeugen beförderte Durchgangsposten dem inländischen gal unterliegen, gehört zu den besonders interessanten agen, die schon mit Rücksicht auf die internationalen talischen Abkommen (Haager Konferenz vom 10. September 1927 und Luftpostbestimmungen des Weltpostvers vom 28. Juni 1929, Dispositions concernant le nsport de la poste aux lettres par voie aérienne) Wissenschaft zu beschäftigen haben werden. Man wird n Verfasser darin beipflichten müssen, daß die Ausung von Regalrechten auf diesem Gebiet praktisch sehr chwert ist und daß auch die Praxis hier vor großen fgaben stehen wird. Eine Konsequenz der weiten Ausnung des Postregals im Schweizerischen Recht, das nicht nur auf verschlossene Briefe, sondern auch auf ene Briefe und Karten mit schriftlichen Mitteilungen d alle verschlossenen Sendungen bis 5 kg erstreckt, ist Generalklausel des Art. 2 Abs. 2, wonach der Bundest, abgesehen von den gesetzlichen Ausnahmen des Abs. 1, ch weitere Ausnahmen vom Postregal gestatten kann. ese Bestimmung dient zur Milderung der volkswirtaftlich unerwünschten Härten, die sich namentlich für die renzgebiete der Schweiz ergeben (S. 39).

Von besonderem Interesse auch vom Standpunkt des chsdeutschen Lesers sind die Ausführungen über die ftpflicht der Post. Man wird ihnen durchweg beiichten müssen. Das gilt insbesondere von den scharfnigen Erörterungen über die Frage der Posthaftung in n Fällen, wo der angebliche Empfänger gefälschte Ausispapiere vorlegt. »Bei betrügerischem Identitätsnachis mit gestohlenen echten Ausweispapieren ist die ost nicht haftbar, vielmehr muß der Absender oder Aufggeber den Schaden selbst tragen. Bei Identitätsnachis mit gefälschten Ausweispapieren dagegen haftet die ost« (S. 137)[1]. Es ist auch zutreffend, wenn der Verfsser (S. 191) folgende Beispiele bringt: »Wird eine endung an eine Person mit falschem, aber mit der dresse übereinstimmenden Namen ausgehändigt, so liegt in Verlust vor, wenn der Absender die Sendung an diese erson richten wollte, wenn auch in Unkenntnis der berügerischen Namensangabe. Verlust liegt unter im übrigen eichen Umständen dagegen vor, wenn der Absender glaubte, e Sendung an eine bestimmte andere Person als den etrüger zu richten, z. B. wenn Waren telephonisch oder egraphisch unter falschem Namen bestellt wurden, ohne ß der Absender dabei den Betrüger im Auge hat.« Der erfasser irrt aber, wenn er meint, ich hätte in meinem mmentar (S. 229) eine abweichende Meinung vereten. Die Frage des »Verschuldens« der Post wird man eckmäßig auch für das Schweizerische Recht, das sich in esem Punkte, soweit ich sehe, vom deutschen Recht nicht terscheidet, in der Weise lösen müssen, daß man sie ganz ßer Betracht läßt. Entweder haftet die Post oder sie haftet nicht; haftet sie, dann auch ohne Verschulden. Es erscheint mir deshalb richtiger, sowohl S. 137 in der oben angegebenen Stelle als auch namentlich S. 186/187, wo die Frage des sogenannten konkurrierenden Verschuldens behandelt wird, sich entweder für völlige Haftung oder für völlige Nichthaftung der Post auszusprechen und keine verhältnismäßige Schadensteilung eintreten zu lassen. Die schablonenhaften Massenverträge der Post sind jeder individuellen Behandlung abhold. S. 181 spricht sich der Verfasser dahin aus, daß die Bestimmungen des deutschen Postgesetzes über die Automobilhaftpflicht nicht mehr zeitgemäß seien. Man wird dieser Auffassung beitreten können, aber es ist ein Fehlschluß, wenn in diesem Zusammenhang der übrige Kraftwagenverkehr dem Postkraftwagenverkehr gegenübergestellt und dabei ausgeführt wird, daß nur auf ersteren das Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 Anwendung finde. Dieses Gesetz findet in vollem Umfang auch auf den Postkraftwagenverkehr Anwendung. Der Verfasser hat offenbar die Bestimmung im § 8 Nr. 1 des Gesetzes übersehen, wonach das Gesetz auch im nicht postalischen Kraftwagenverkehr auf Reisende keine Anwendung findet, und auch hier der Verletzte auf die ihm nach bürgerlichem Recht gegebenen Ansprüche beschränkt ist. Ist aber nach bürgerlichem Recht der Anspruch von einem Verschulden abhängig, so enthält § 11 Abs. 1 des deutschen Postgesetzes eine zwar materiell beschränkte, aber ohne Verschulden eintretende Haftpflicht. Ob der S. 140 vertretene Standpunkt, daß die Postgeheimnispflicht nicht gestatte, den Berechtigten, gestützt auf den Inhalt der Sendung zu ermitteln, in dieser Allgemeinheit richtig ist, kann zweifelhaft sein; es sind Fälle denkbar, wo der von außen erkennbare und daher auch der Post bekannte Inhalt eines Pakets sehr wohl die Post in die Lage versetzen kann, den Empfänger, über dessen Person Zweifel bestehen, mit einiger Sicherheit festzustellen. Eine Verletzung des Postgeheimnisses kann ich darin nicht erblicken.

Diese Bemerkungen, die einen nur annähernden Überblick über die Vielseitigkeit der in dem Kommentar behandelten Probleme geben können, mögen dazu dienen, die Aufmerksamkeit der Leser auf dieses Buch hinzulenken, das für Theorie und Praxis ein wertvolles Hilfsmittel und eine Quelle der Anregung und Belehrung sein wird; seine Anschaffung kann dem Leser nur empfohlen werden.

Ministerialrat Dr. Schneider.

[1] Vgl. hierzu meine ausführliche Bemerkung 4 unter Gerichtbe Entscheidung auf S. 279 dieses Hefts.

Jahrbuch für Post und Telegraphie 1928/29. Herausgegeben von Ministerialrat Burger, München, Präsident Gerbeth, Leipzig, Oberpostrat Dr. Heidecker, Berlin. 399 Seiten mit 66 Abbildungen und 7 Tafeln. Preis in Leinen gebunden 25 *RM*, für Angehörige der Deutschen Reichspost bei Sammelbestellungen 20 *RM*. Richard Pflaum Verlag, München C 2, Herrnstr. 38.

Dem im Juni 1927 erschienenen ersten Bande des Jahrbuchs (1926/27) ist jetzt der zweite gefolgt. In 17 Aufsätzen werden die im Laufe der letzten Jahre auf dem vielseitigen Tätigkeitsgebiet der Deutschen Reichspost eingeführten Neuerungen von Bedeutung festgehalten und die im Vordergrund des allgemeinen Interesses stehenden Probleme erörtert. Eine Reihe von Verfassern, die bereits bei dem ersten Band mitgewirkt hatten, haben wiederum zu den wichtigen Fragen ihres Sachgebiets Stellung genommen. Staatssekretär Dr. Sautter läßt der Veröffentlichung im ersten Band über die »Vereinheitlichung des deutschen Postwesens in den verschiedenen Entwick-

lungsstadien« eine Abhandlung über »Zehn Jahre Wiederaufbau der Deutschen Reichspost« folgen. »Die Finanz- und Tarifpolitik im Fernsprechwesen« wird von Staatssekretär Dr. Feyerabend in einem Aufsatz über »Verkehrs- und Tariffragen auf dem Gebiet des Fernsprechwesens« fortgesetzt; der Aufsatz gibt auf Grund umfangreicher statistischer Unterlagen einen Ausblick auf die Möglichkeiten der weiteren Entwicklung des deutschen Fernsprechwesens und der Fernsprechtarife. An weiteren Beiträgen allgemeiner Art sind die Aufsätze von Präsident Dr. Niggl »Die Deutsche Reichspost, eine Anstalt des öffentlichen Rechtes« und von Ministerialrat Dr. Hartmann »Post und Presse« zu nennen. Über den Postverkehr und den Personenverkehr berichten Ministerialrat Krause »Das Kleingut im Post- und Eisenbahnverkehr«, Ministerialrat Plein »Maßnahmen zur Verbilligung und Beschleunigung des Auslandspaketpostdienstes«, Ministerialrat Gut »Neuerungen im Zeitungsbetriebsdienst« (eine Art Fortsetzung der Abhandlung im ersten Band über das Postzeitungswesen in der Nachkriegszeit), Oberregierungsrat Dr. Schwaighofer »Die Fördertechnik als Hilfsmittel wirtschaftlicher Leistungssteigerung im Postbetrieb« und Oberpostrat Bühlmann »Der Omnibus als Schnellverkehrsmittel«. Organisation und Technik des neuzeitlichen Fernmeldeverkehrs werden in folgenden Aufsätzen behandelt: »Die internationale Regelung des Funkwesens« von Ministerialrat Gieß, »Die neuere Entwicklung der Nachrichtentechnik im Weitverkehr (auch Bildfunk)« von Ministerialrat Höpfner, »Das Weltfernkabelnetz« von Oberpostrat Mentz, aus dessen Feder im ersten Bande der Beitrag über die Fernkabelanlagen stammt, »Das neue Fernsprechamt in Berlin« von Ministerialrat Kölsch. Um die Aufzählung vollständig zu machen, sind noch zu erwähnen: »Korrosion an Kabeln und Leitungen« von Postrat Dr. Hähnel, »Die Rahmengeschäftsordnung für die Oberpostdirektionen« von Ministerialrat Sackersdorff, »Die Grundzüge der Baupolitik der Deutschen Reichspost« von Ministerialrat Poeverlein und »Die Sozialpolitik der Deutschen Reichspost« von Ministerialrat Bauerhorst.

Das Jahrbuch, das sich bereits bei seinem ersten Schritt in die Öffentlichkeit einen großen Leserkreis erworben hat, wird durch diese wertvollen Beiträge der durch ihre amtliche Stellung und ihre hervorragende Sachkenntnis dazu berufenen Verfasser die Zahl der Bezieher erheblich vergrößern. Es wird in keiner Bücherei von einiger Bedeutung fehlen dürfen.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus den Zeitschriftensammlungen der Bücherei und des Wirtschaftsbüros des Reichspostministeriums.

(Juli bis September 1929)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1929, S. 21, 105 und 187.

B. Nachweis der Aufsätze usw. [1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Amterbewertung in Deutsch-Österreich und in der Tschechoslowakei **21.** 445.
— Arbeit, internationaler Kongreß für wissenschaftliche Organisation der ... zu Paris vom 19. bis 23. Juni 1929, von Italiener **55.** 383.
— Die Arbeitslosigkeit im Ausland **87.** 594.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bezeichnen die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Die Arbeitszeit der Beamten in außerdeutsch Ländern, von Dr. Fey **14.** 429.
— Atomzertrümmerung, auf dem Wege zur ... **77.** 595.
— Die produktive Auswertung von Fachzeitschriften, von We **55.** 387.
— Bata-Organisation, etwas über die ..., von Dr. Pfen **55.** 323.
— Bauen, vom neuen ..., von Kache, Postbaurat **17.** 454.
— Die internationale Beamtenbewegung, von Falkenberg 1 264.
— Die größten Bibliotheken **24.** 647.
— Büroluft, künstliche Einführung reiner und temperierter . **77.** 666.
— Graphische Darstellungen, die Technik ..., von Maetz, Po inspektor **81.** Jahrg. 5 S. 327. 386.
— Der Einheits-Rechnungsvordruck, von Lilje **55.** 275.
— Das fabrizierte Fachwerkhaus (System Schmitthenner) 376.
— Feuerschutz im Betriebe, von Tramm, Oberingenieur 302.
— Die Finanzen der europäischen und der wichtigeren auße europäischen Staaten, von Wirkl. Geh. Oberfinanz Dr. Schwarz, Präsident **34.** 225.
— Finanzwissenschaft, die Aufgabe der ..., von Weddigen Bd. 87 S. 360.
— Die Geldwirtschaftsstatistik, von Knodt **55.** 427.
— Gold, die Weltproduktion von ... in den Jahren 1926 1928 **87.** 578.
— Gold, die wirtschaftliche Bedeutung des ... **56.** 413.
— Das Goldproblem, von Gregory, Professor **42.** 420.
— Goldwährung oder freie Währung, von Dr. Lampe, Unive sitätsprofessor **71.** 273.
— Internationale Handelskammer, der Amsterdamer Kongr der ..., von Dr. Roscher **85.** 181, **89.** 1235.
— Heizungsanlagen, über den Wirkungsgrad von ..., Stiegler, Stadtbaurat a. D. **38.** 625.
— Hygiene neuzeitlicher Bauweisen, von Ober-Medizinal Dr. Kliewe, Privatdozent, und von Weise, Regierung baurat **99.** 186.
— Internationale Kartelle und ihre internationale Reglu von Liefmann **95.** 654.
— Zentrale Kesselbetriebs-Überwachung, von Vogt, Oberin nieur **31.** 1141.
— Großstädtische Kleinwohnungen, von Hilberseimer **101.** 5
— Korrosion, Schutz von Beton gegen ..., von Dipl.-J Becker-Rose **77.** 634.
— Koswa-Ventilabschneider, von Karl Schmidt, Baurat 660.
— Lastheben mit Luft, von Kühlein **24.** 598.
— Leichtmetalle im Hochbauwesen, ein Beitrag zur Verwe dung von ..., von Dipl.-Jng. Elsner v. Gronow Beil. (Bauwirtschaft und Baurecht) 85.
— Lochkarte, vom Buchregister zur ... **54.** 901.
— Lohn und Indexziffer unter besonderer Berücksichtigung Verkehrsgewerbes und speziell der Schiffahrt in Euro und Amerika in den letzten beiden Jahren, von Göhri **100.** 1048.
— Der schaffende Mensch im öffentlichen und privaten V kehrsgewerbe. Ein Vortrags-Bericht von Vogt, Reg rungsrat **21.** 456.
— Ölfeuerung, von Errel **77.** 739.
— Porosit-Schüttbauverfahren, eine billige Siedlungsb weise, von Straßberg **17.** 594.
— Post und Kultur, von Dr. Simon **59.** 348.
— Privatisierung des Verkehrswesens? Das Vorbild Amerik **19.** 655.
— Rationalisierung der Weltwirtschaft, von Dr. Birnbaum 191.
— Rationalisierung, sozialwirtschaftliche Probleme der von Schmitz **1.** Jahrg. 4 S. 348.
— Internationale Rationalisierungsarbeit, von Hinnent **26.** 657.
— Die Rationalisierungsbewegung, ihre Ursachen, ihre Träg ihre Ziele **24.** 614.
— Reklame, ein Weg zum Weltfortschritt, von Filene **55.** 3
— Rentabilität und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverke von Dörfel, Professor **98.** 33.
— Rhenium, die Herstellung des Elementes ... **77.** 501.
— Schreibmaschinenarbeit, Merkblatt für wirtschaftliche **55.** 317.
— Schwerkraft oder Pumpenheizung?, von Hottinger, Doz **38.** 657.

Deutschland. Arbeitsrecht. Feierschichten ohne genügende Entschuldigung werden auf den Urlaub angerechnet, und zwar ohne Entgelt (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 17. April 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1590.

— Arbeitsrecht. Höhere Anforderungen der Reichsbahn an den Schrankenwärter vermögen noch nicht, ein Recht zur Gehaltskürzung bei Fortdauer der bisherigen Leistungsfähigkeit zu begründen (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 13. Februar 1929) **100.** 851.

— Arbeitsrecht. Vertretung der Deutschen Reichspost in arbeitsrechtlichen Streitigkeiten (Entsch. des Reichsarbeitsgerichts vom 17. April 1929) **16.** Beil. (Rechtsprechung) 13.

— Arbeitsrecht. Zur Kündigung eines Arbeitnehmers, der nicht nur dem Gruppenrat, sondern auch dem Betriebsrat angehört, bedarf es der Zustimmung des Gruppenrats und des Betriebsrats (Entsch. des Landesarbeitsgerichts Halle (Saale) vom 2. März 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1233.

— Arbeitsuntersuchungen im Verkehrsdienst der Reichsbahn, von Danco, Reichsbahnrat **64.** 452.

— Die weltwirtschaftlichen Aufgaben Deutschlands im Nachrichtendienst, von Dr. Runkel **19.** 695.

— Aufwandsentschädigung, Vorschrift über die ... des Zugpersonals der Deutschen Reichsbahn vom 31. Juli 1929 **64.** 617.

— Aufwertung einbehaltener Beamtengehälter (Entsch. des RG vom 7. Mai 1929) **28.** Jahrg. 9 S. 510, **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1560.

— Baudarlehen, Bedingungen für die Gewährung von staatlichen ... für Staatsbedienstetenwohnungen und von staatlichen Beihilfen an Schullastenträger für Lehrerwohnungen (Runderlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 30. Mai 1929) **61.** 125.

— Baugenossenschaften, warum sind die ... auch heute noch notwendig?, von Meyer, Landtagsabgeordneter **99.** 165. 178. 225.

— Baumarkt und Baumarktfinanzierung. Die Ansicht des Instituts für Konjunkturforschung **15.** 531.

— Bausparkassen, kollektive ..., von von Gruner, Verwaltungsrechtsrat **101.** 421.

— Bauwesen und Feuerschutz, von Fischer, Brandinspektor **17.** 543.

— Beamtenbewegung, die Organisationslage der ... im Rahmen der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung, von Haendeler **13a.** 263.

— Beamtenbildungsprogramm, tut ein neues ... not?, von Dr. Peters, Professor **14.** 387.

— Ein neues Beamtenbildungsprogramm tut not, von Medrow, Postinspektor **14.** 443.

— Beamteneigenschaft der Posthelfer (Entsch. des RG vom 1. März und 25. April 1929) **24.** 601.

— Beamteneigenschaft, Erwerb der ... durch hoheitliche Funktionen (Entsch. des RG vom 14. Juni 1929) **28.** Jahrg. 9 S. 611.

— Beamtenpolitik und Verwaltungsreform, von Falkenberg **13a.** 193.

— Beamtenqualität, keine disziplinarische Behandlung von Verfehlungen vor Erlangung der ... **21.** 447.

— Beamtenräte **13.** 324. 436.

— Beamtenrecht und Verwaltungsreform, eine kritische Auseinandersetzung, von Dr. Köttgen, Privadozent **92.** Bd. 2 S. 19.

— Beamtenrecht. Daß die an sich zulässige Kündigung des nicht in den Wartestand versetzten Beamten mit den zur Ausführung der Personalabbauverordnung ergangenen Erlassen nicht im Einklang stehe, begründet nicht einen Anspruch auf Wartegeld (Entsch. des RG vom 28. September 1928) **30.** Bd. 48 S. 140.

— Beamtenrecht. Die Grundsätze des bürgerlichen Rechtes über Anfechtung und ihre Wirkungen sind auch auf das öffentliche Recht, insbesondere auf Beamtenverhältnisse zu übertragen. Wie die zur Begründung des Beamtenverhältnisses führende Anstellung der Anfechtung wegen Willensmängel unterliegen kann, so ist auch die zur Beendigung des Beamtenverhältnisses führende Zurruhesetzung, wenn von Willensmängeln beeinflußt, anfechtbar (Entsch. des RG vom 23. April 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1504.

Deutschland. Beamtenrecht. Die Verleihung einer bestimm[...] Gehaltsstufe durch die städtischen Kollegien an einen [...] amten schließt nicht die dauernde Gleichstellung mit [...] übrigen dieser Gehaltsstufe angehörenden Beamten [...] (Entsch. des OLG Celle vom 19. Juni 1929) **92.** Bd. 2 S[...]

— Beamtenrecht. Eine Übertragung des Grundsatzes des § [...] BGB auf das Beamtenverhältnis ist nicht angängig. [...] lebenslänglich angestellte Beamte, dem eine Pflichtwid[...] keit vorgeworfen wird, hat im allgemeinen Anspruch [...] auf, daß im Disziplinarverfahren über die ihm zur [...] gelegte Verfehlung entschieden wird. Der Kündigun[...] beamte steht bereits insofern schlechter als der lebe[...] länglich angestellte Beamte, weil die Behörde es [...] gegenüber in der Hand hat, gegen ihn entweder im Di[...] plinarwege vorzugehen oder aber das Beamtenverhält[...] durch Kündigung zu beendigen. Eine Verschärfung di[...] Maßnahme in Form einer fristlosen Entlassung wü[...] den Beamten tatsächlich rechtlos machen und widerspr[...] der ganzen Rechtsstellung des Beamten (Entsch. des [...] vom 19. März 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Re[...] sprechung) Nr. 1503.

— Beamtenrecht. Gemäß § 155 des Reichsbeamtengesetzes [...] die Entscheidung der Verwaltungsbehörde darüber m[...] gebend, ob und von welchem Zeitpunkt an der Bea[...] einstweilig in den Ruhestand versetzt worden ist. [...] gilt aber nur, wenn eine an sich zulässige Entscheid[...] der Verwaltungsbehörde vorliegt. Die Gerichte haben [...] prüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für den Er[...] derartiger Entscheidungen vorliegen (Entsch. des RG [...] 9. April 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprech[...] Nr. 1505.

— Beamtenrecht. Zurückverweisung der abgewiesenen S[...] denersatzklage eines aus Anlaß des Personalabbaus [...] den einstweiligen Ruhestand versetzten Postbeamten [...] einen anderen Senat des Berufungsgerichts zur geri[...] lichen Prüfung der Frage, ob die Versetzung des Kläg[...] in den einstweiligen Ruhestand auf eine die Deu[...] Reichspost zum Schadenersatz verpflichtende Schuld i[...] Beamten zurückzuführen ist (Entsch. des RG vom 26. M[...] 1929) **28.** Jahrg. 9 S. 574.

— Beamtenrecht. Zusicherungen gegenüber preuß. Kommu[...] beamten vor der Anstellung unterliegen den Grundsä[...] von Treu und Glauben (Entsch. des OLG Kassel [...] 29. Januar 1929) **92.** Bd. 2 S. 35.

— Beamtentätigkeit in der öffentlichen Wirtschaft. Die [...] Reich, in Preußen und in Bayern geltenden Bestimm[...] gen über die Tätigkeit von Beamten in Organen [...] Unternehmungen im Interesse der öffentlichen Hand, [...] Dr. Spießbach **14.** 394.

— Beamtentum, Bismarck und das ..., von Dr. Valen[...] Professor **13a.** 129.

— Beamtentum und Parlamentarismus, ein Beitrag zur [...] schichte des Verhältnisses von ... in Deutschland, [...] Brill **13a.** 222.

— Beamtenwissenschaft, Bibliographie und Archiv der ... [...] Verwaltungstechnik (April 1927 bis Ende 1928) **14.** [...] 352.

— Beamter als Abgeordneter, Rechtsschutz des ..., Gren[...] der Disziplinarmaßnahmen in solchem Falle (Entsch. [...] Pr. RG vom 13. November 1928) **92.** Bd. 2 S. 46.

— Beamter, Begriff und Wesen des ... im formellen [...] materiellen Sinn. Ein Beitrag zum Thema »Hohe[...] und Betriebsbeamter«, von Dr. Möller, Regierun[...] assessor **14.** 275. 331.

— Ein Beamter, der sich im Zusammenhang mit einer Am[...] handlung über deren Tragweite dem von ihr Betroffe[...] gegenüber ausläßt, erteilt damit eine amtliche Auskun[...] für deren Richtigkeit und Vollständigkeit er aufzukom[...] hat (Entsch. des RG vom 16. November 1928) **20.** [...]

— Rationelle Behördenverwaltung, von Bünger, Stadta[...] mann **55.** 283.

— Beitreibungsbeschluß, zur Frage der Voraussetzungen ei[...] ..., von Dr. Breithaupt, Oberpostrat **11.** 145.

— Das Berufsbeamtentum und seine Gegner, von Jahn, V[...] bandssekretär **19.** 453.

— Berufsbeamtentum und Pensionslast **21.** 305.

— Berufsbeamtentum, der Höhepunkt in der Krise des ... [...] 322.

— Berufsbeamtentum, Haltung und Festigung des ..., [...] Bechtold, Volkswirt **19.** 616.

II. Postwesen.

Allgemeines. Das Abstempeln von Briefen mit verschiedenen Handstempeln, von Wisch **14.** 424.
— Die erste Bahn über die Pyrenäen **31.** 1376.
— Elektrische Bahnen, 50 Jahre ... **64.** 440.
— Das »Blaue Band«, der Wettkampf um ... **1.** Jahrg. 4 S. 364, **39.** 1202.
— Das »Blaue Band« des Ozeans, zur Geschichte des ... **39.** 1202.
— Die Bank für den internationalen Zahlungsausgleich, von Dr. Lautenbach **47.** 999.
— Betriebsverbesserungen auf Schiffen durch bessere Ausnutzung der Steinkohle, von Dipl.-Ing. Suwe, Dozent **39.** 1387.
— Die Briefdurchgangsermittlung, von Borbein, Postinspektor **58.** 376.
— Briefkastenunfug **24.** 600.
— Briefmarke, kommt das Ende der ...?, von Dr. Lamberg **20.** 377.
— Briefsendungen, englische und deutsche Schlußzeiten für abgehende ... **80.** 231, **24.** 473.
— Briefumschlag, die Vereinheitlichung des ..., von Grad, Rat, und von Piskounow, Ingenieur **78.** 221.
— Carnets de timbre-poste, la fabrication automatique des ... **6.** 789.
— Eisenbahnfährverbindung Saßnitz–Trälleborg, zwei Jahrzehnte ... **100.** 715, **64.** 513.
— Fälschung von Kreditbriefen, Verhütung der ...; Echtheitsfeststellung von Zahlungsanweisungen **42.** 553.
— Das Förderband im Büro, von Dr. Knabe **55.** 412.
— Frachtgutbeförderung durch Flugzeug **78.** 191. 211.
— Geschichte der Post, zur ... im 15. Jahrhundert, von Dr. Martell **7a.** 314.
— Handelsverkehr des römischen Reiches mit dem Orient im Altertum, von Dr. Rüger, Oberstudienrat **24.** 537.
— Kanaltunnel, vom ..., von Dr.-Ing. Bode **77.** 574.
— Kleinförderanlagen, von Voigt **55.** 408.
— Kohlenstaubfeuerung, praktische Erfolge der ... auf Schiffen **39.** 1374.
— Kraftfahrzeugbestand der Welt Anfang 1929 **7a.** 268.
— Lokomotive, eine öl-elektrische ... **100.** 899.
— Lokomotive, Europas schnellste ... **16.** 141.
— Deutsches transozeanisches Luftfrachtgeschäft **54.** 1051.
— Luftpost, Nachrichten über ... **80.** 259.
— Luftpostverkehr, die Zukunftsmöglichkeiten des ... **39.** 1531.
— Die Luftverkehrslinie England–Indien **16.** 194.
— Das Königl. Bayerische Oberpostamt Salzburg 1810—1816, von Hiebl, Regierungsrat a. D. **12.** 26.
— Personenverkehr, Ursachen und Zielrichtungen des modernen ..., von Stier, Postdirektor **16.** 222.
— Die Post des Staates »Vatikan« **56.** 397.
— Post und Schiffahrt, von Dr. Erdmann **39.** 1423.
— Der Postverkehr der Großstadt, von Dr. Krinner, Oberpostrat **13.** 335.
— Rohrpostanlagen, Neuerungen an ..., von Patermann, Postinspektor **81.** Jahrg. 5 S. 371.
— Internationaler Schiffssicherheitsvertrag 1929, von Geh. Regierungsrat Koenigs, Ministerialdirigent **39.** 1233.
— Schutz des menschlichen Lebens auf See, der neue Vertrag zum ... vom 31. Mai 1929, von Gieß, Ministerialrat **24.** 434, **11.** 201.
— Die See als Verkehrsweg, von Dr. Staedler, Oberpostrat **81.** Jahrg. 5 S. 337.
— Die internationale Seemeile, von Schulz **4.** 264.
— Der Simplon-Orient-Expreß und seine Verbindung mit Ägypten und dem Persischen Golf **100.** 747.
— Der Suezkanal, von Ludwig, Oberpostsekretär **81.** Jahrg. 5 S. 382, **58.** 353, **39.** 1025.
— Ein Vergleich zwischen dem englischen und amerikanischen Postwesen, von Hennings, Postdirektor **81.** Jahrg. 5 S. 367.
— Verpackung, Winke für die ... von Postpaketen **80.** 229.
— Weltkanäle, der Verkehr in den drei ..., dem Suezkanal, dem Panamakanal und dem Nord-Ostseekanal **39.** 1396.
— Weltpostkongreß London 1929 **24.** 511, **16.** 187, **78.** 234.
— Weltpostkongreß, ein Nachwort zum IX. ... in London (Zweckverband oder höhere Instanz), von Lindenberg **19.** 705.
— Weltpostverein, wie der ... zustandekam **58.** 315. 328, **24.** 636.
— Weltwirtschaft und Seeverkehr, von Hiß **95.** 463.

Allgemeines. Zeitungswesen, Streifzüge durch die Geschi[...] des ..., von Dr. Frey **19.** 619, **24.** 596.
— Optisch-elektrische Zugsicherung **24.** 443.

Deutschland. Amtsunterschlagung, widerrechtliche Zueign[...] eines durch die Kassenübergabe nicht erfaßten Geldsche[...] als erschwerte ... (Entsch. des RG vom 14. Mai 19[...] **24.** 559.
— Angestelltenversicherungspflicht, Kraftfahrlehrer, die üb[...] wiegend mit der Ausbildung von Personen zu Kraftfa[...] zeugführern beschäftigt sind, unterliegen der ... **2.** 266
— Auto und Kleinbahn **47.** 694.
— Bahnposten, 80 Jahre ... **21.** 434.
— Bahnpostwagen, zur Entwicklung der ..., von Dr. Mar[...] **19.** 462.
— Öffentliches Bankwesen und Verwaltungsreform, von [...] Unverzagt **71.** 369.
— Der Hamburg-Lübecker Botenkurs, von Teubner, Oberp[...] rat **16.** 176. 192. 202.
— Das Boten- und Gesandtschaftswesen in der ehemali[...] Hansestadt Braunschweig, von Gaus, Oberpostdirektor [...] 179.
— Die Briefträger in Berlin um das Jahr 1770, von Kießl[...] Postinspektor **24.** 599.
— Briefumschläge mit vorschriftsmäßiger Anordnung von A[...] drucken, von Heinrich, Postinspektor **81.** Jahrg. 5 S. [...]
— Eisenbahntarifpolitik, von Dr. Kreuzkam **39.** 1351.
— Eisenbahn und Kraftwagen, einige Bemerkungen zum W[...] bewerb zwischen .... Der neue Ausnahmetarif der De[...] schen Reichsbahn-Gesellschaft für Sammelgut in Wag[...] ladungen, von Lüdicke, Direktor bei der Reichsbahn [...] 783.
— Eisenbahnwegerecht, zum ..., von Dr. Charitius, Rei[...] bahnrat **100.** 905.
— Ersatzzustellung an Verbandsvertreter im arbeitsgeri[...] lichen Verfahren, von Dr. Richter, Amtsgerichtsrat [...] 141.
— Die deutsche Fahrradindustrie, von Dr. Plum, Dipl.-Ka[...] mann **89.** 1541.
— Fensterbriefumschläge (Runderlaß des preuß. Finanzm[...] sters vom 27. Juni 1929) **61.** 193.
— Eigene Fluglinien der Deutschen Reichspost **7a.** 266, **24.** [...]
— Frachtvertrag, der Übergang der Rechte aus dem ... [...] Absender auf den Empfänger nach der neuen Eisenba[...] Verkehrsordnung, insbesondere das Recht des Empfäng[...] zur Erteilung von Anweisungen, von Dr. Friebe, Re[...] rungsrat **30.** Bd. 48 S. 1. 101.
— Die Gebührenpolitik in der Postordnung 1929, von [...] Staedler, Oberpostrat **16.** 229.
— »Graf Zeppelin«, die Weltfahrt des ... im juristis[...] Lichte, von Dr. Wegerdt, Ministerialamtmann **18.** 11[...]
— »Graf Zeppelin«, mit ... nach dem Mittelmeer, von G[...] Ministerialrat **24.** 630. 649.
— Haftung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für bera[...] Postsendungen, von Dr. Hermann **100.** 865.
— Erster Katapultflug Dampfer Bremen–New York **24.** [...] 529, **77.** 684.
— Kraftfahrlinie, für die ... sind die Zwischenpunkte unwes[...] lich (Entsch. des Pr. OVG vom 12. Juli 1928) **30.** Bd [...] S. 156.
— Kraftfahrlinienverordnung, preußische Ausführungsanw[...] sung zur ... (Erlaß des preuß. Ministers für Ha[...] und Gewerbe und des preuß. Ministers des Innern [...] 10. Juli 1929) **50.** 617.
— Kraftfahrwesen. Besitz des Führerscheins ist nicht gle[...] bedeutend mit dem Beisichführen (Entsch. des OLG Ros[...] vom 1. Februar 1929) **45.** Beil. (Höchstrichterliche Re[...] sprechung) Nr. 1191.
— Kraftfahrwesen. Die neue Rechtsprechung des Pr. Kamm[...] gerichts in Autostrafsachen (Vortrag des Ersten Sta[...] anwalts Dr. Schmidt) **30.** Bd. 48 S. 12. 108.
— Kraftfahrwesen. Die Vorschrift, daß die Erteilung [...] Führerscheins an Personen unter 18 Jahren unzuläss[...] ist unwirksam (Entsch. des Hamburgischen Verwaltun[...] gerichts vom 30. Januar 1928) **30.** Bd. 48 S. 135.
— Kraftfahrzeug, Zertrümmerung einer Fensterscheibe d[...] einen Stein, der von dem Radreifen eines ... auf [...] Fahrbahn erfaßt und weggeschleudert wurde, ist un[...] wendbares Ereignis (Entsch. des LG Koblenz vom 1. M[...] 1929) **11.** 167.
— Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1928, [...] Dr. Wesemann **89.** 1016.

Tschechoslowakei. Flugverkehr, Entwicklung des tschechoslowakischen ... **100.** 645.

Afrika. Ägypten. Suezkanal, aus der Vorgeschichte des ..., von de Thierry **101.** 451.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Eisenbahn und Flugverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika **100.** 1000.

— — Flugbeleuchtung, der augenblickliche Stand der ... in den Vereinigten Staaten von Amerika **31.** 1171.

— — Geschäftsbericht der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika für 1928 **24.** 572.

— — Großluftstrecken in Amerika **39.** 1405.

— — Luftpostvergütungen, Neuordnung der ... in den Vereinigten Staaten von Amerika **24.** 583.

— — Der Panamakanal im Geschäftsjahr 1928/29 **39.** 1398.

— — Die Zeitungen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Schwedler, Chefredakteur **89.** 1056.

Asien. Niederländisch Indien. Vorrichtungen zum Austausch von Briefbeuteln auf dem Bahnhof mit den Bahnpostwagen ohne Anhalten des Zuges auf der Insel Java **78.** 180.

— Japan. Luftverkehr, Neuorganisation und Ausdehnung des japanischen ... **39.** 1484.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Die Anodenstromversorgung der Verstärkerämter, von Schilling **76.** 172.

— Bildtelegraphenbetrieb über Leitungen, von Dr. Arendt **74.** Jahrg. 10 Nr. 51 S. 30.

— Comité consultatif international des communications télégraphiques, deuxième réunion du ..., Berlin, juin 1929 **44.** 147. 173, **31.** 1173. 1364, **76.** 246.

— Durchhangmesser Küppers **31.** 1203.

— Elektrotechnik, französisch-amerikanische Zusammenarbeit in der ... **47.** 1018.

— William Fardely, der Erbauer der ersten elektromagnetischen Telegraphenlinie in Europa **75.** 392.

— Gereinigte Faserstoffisolation für Telephonschaltdrähte **31.** 1349.

— Ferndirigieren. Die Oper ohne Orchester — aber mit Orchestermusik, von Dr. Fischer **77.** 722.

— Das deutsche Fernkabel und der internationale Fernsprechverkehr **58.** 377.

— Fernkabelanlagen, die Betriebssicherheit in ... **31.** 1379.

— Fernmeldewesen, aus der Frühzeit des ... **24.** 552.

— Das erste Fernsehpatent aus dem Jahre 1884. Paul Nipkow, der Pionier des Fernsehens **37.** 115.

— Fernsprechanschluß, Benutzung eines ... von verschiedenen Arbeitsplätzen aus **70a.** 181.

— 1800 paarige Fernsprechanschlußkabel **75.** Beil. (Werk-Praxis) 348.

— Ein internationales Fernsprechbuch **31.** 1202.

— Fernsprechkabel zwischen Europa und Amerika **70a.** 249.

— Fernsprechweitverkehr, die Berliner Tagung des Zwischenstaatlichen Beratenden Ausschusses für den ... (6. Vollversammlung 3. bis 10. Juni 1929), von Höpfner, Ministerialrat **76.** 241, **31.** 1363, **24.** 512.

— Fremdenverkehr und Telephon **16.** 206.

— Kabel und Funk im internationalen Fernsprechverkehr, von Dr. Kiesewetter **47.** 934.

— Die internationale Kabelindustrie, von Dr. Bielitz **89.** 1240.

— Internationale Elektrotechnische Kommission, Sitzungen in London, Juli 1929 **31.** 1366.

— Korrosion an Luftkabel-Bleimänteln, von Schönfeld, Ministerialamtmann **75.** Beil. (Werk-Praxis) 499, **70a.** 258.

— Elektromotorische Kraft und Klemmenspannung, von Graf **70a.** 177.

— Krarupadern, Verbesserung in der Herstellung von ... **76.** 231.

— Kupferpreise, das Steigen der ..., von Frick **70a.** 732.

— Luftkabelbau, eine Vereinfachung im ... **70a.** 193. 257.

— Messungen an Isolierstoffen, über ... bei bestimmten Luftfeuchtigkeiten, von Moench **31.** 929.

— Messungen mit langsamen Wechselströmen, über ... und ihre Anwendung zur Fehlerortsbestimmung an Seekabeln, von Salinger und Krömer **76.** 235.

Allgemeines. Münzfernsprecher, von Dr. Martens, Tele[...] phendirektor **75.** Beil. (Werk-Praxis) 403.

— Georg Simon Ohm, zur 75. Wiederkehr seines Todest[...] **75.** 457.

— Die Philosophie der Telegraphen- und Fernsprechdrä[...] von Schmidt-Bertholet **70a.** 214.

— Porzellan, die wichtigsten Werkstoffeigenschaften des elek[...] technischen ... **31.** 1292.

— Die Rohgummiversorgung der Weltwirtschaft, von L[...] **7a.** 252.

— Die Schnelltelegraphie, von Dr. Runkel **7a.** 259.

— Schnelltelegraphie auf Ozeankabeln **76.** 196.

— Schwingungen, über die selbsterregten ... in Kreisen [...] Eisenkernspulen, von Winter-Günther **41.** Bd. 34 S.[...]

— Die Sprachlaute, von Günther **75.** Beil. (Werk-Praxis) [...]

— Der Springschreiber T 28, von Beier **31.** 1043. 1160. [...]

— Rationelle Staubbekämpfung in selbsttätigen Fernspr[...] vermittlungsstellen, von Kern **70a.** 229.

— Un système de téléphonie multiplex à courants porte[...] sur les circuits téléphoniques à grande distance, [...] Affel, Demarest et Green **6.** 759.

— Telegramme in verabredeter Sprache, die Neureglung [...] ... **74.** Jahrg. 10 Nr. 51 S. 88.

— Die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft **25.** 470.[...]

— Das Telegraphon. Eine neue Epoche im Fernsprechw[...] **55.** 395.

— International Telephone, die Expansion der ... **25.** 1[...]

— Utilisation de trains spéciaux pour distribuer dire[...] ment à pied d'œuvre le matériel de ligne sur [...] ferrée, par Hugon, inspecteur des Postes et T[...] graphes **6.** 748.

— Das AEG-Vielfachträgerstromtelegraphie-System mit Spr[...] frequenzen für Fernsprechkabel, von Wedler **76.** 159.[...]

— Völkerbund, Telegraphie und Rundfunk **24.** 496.

— Wanderwellenschwingungen, Dämpfung von ... auf F[...] leitungen nach Aufnahmen mit dem Kathodenoszillo[...] phen, von Frühauf **31.** 892.

— Der Weltfernsprechverkehr. Entwicklung und Bedeut[...] für Wirtschaft und Kultur, von Craemer **31.** 959.

Deutschland. Die Bautrupp-Lastzüge der Deutschen Reichs[...] von Buhl, Ministerialamtmann **75.** 385.

— Dachgestänge, Verpflichtung des Grundstückseigentüm[...] zur Duldung eines ... der Reichspost (Entsch. des [...] Koblenz vom 9./16. Januar 1929) **11.** 163.

— Dienstunterricht bei der Deutschen Reichspost im F[...] meldewesen **16.** 171.

— Durchgangsverkehr und Fernsprechnetz, von Lange **75.** [...]

— Einlegung eines Rechtsmittels durch Fernsprecher ist u[...] lässig (Entsch. des OLG Naumburg vom 17. Mai 1[...] **45.** Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1629.[...]

— Ersatzpflicht, über die ... des Baumeigentümers, w[...] beim Fällen eines Baumes eine Telegraphenlinie [...] Deutschen Reichspost beschädigt wird (Entsch. des O[...] Celle vom 1./22. Dezember 1928) **11.** 199.

— Das neue Fernamt Berlin, von Schotte **76.** 174. 251, [...] 233, **31.** 1210.

— Das deutsche Fernkabel und der internationale Fernspr[...] verkehr **58.** 377.

— Fernsprecheinrichtung des Hotels, ein Hotelunternehm[...] das seinen Gästen die ... zur Verfügung stellt, ist [...] dem gesamten hierfür empfangenen Entgelt umsatzste[...] pflichtig (Entsch. des RFH vom 26. September 1927) [...] Bd. 48 S. 148.

— Der Fernsprecher SA 28 **70a.** 194.

— Fernsprechgebühren, Zahlbarmachung der von den Ju[...] behörden zu entrichtenden ... (Erlaß des preuß. Ju[...] ministers vom 26. Juli 1929) **46.** 270.

— Die Fernsprechnebenstellenanlagen, von Schwarzbur[...] Ministerialamtmann **11.** 148.

— Fernsprechwesen, Gedankengänge zur grundlegenden Um[...] staltung des ... **75.** 520.

— Haftung der Reichspost für Schäden, die beim Telegraph[...] bau durch Herabfallen eines Werkzeugs entstehen (Ent[...] des OLG Hamburg vom 22. Juni 1928) **11.** 200.

— Haftung der Deutschen Reichspost bei Unfällen von Spr[...] gästen, die eine gemeindliche öffentliche Sprechstelle [...] nutzen (Entsch. des LG Marburg vom 24. Oktober 19[...] **11.** 163.

— Hilfsvorrichtungen für Teilnehmersprechstellen, [...] Schwarzburger, Ministerialamtmann **24.** 438.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Heizung aus dem Wechselstromnetz, von Kinne **37.** Beil. (Funk-Bastler) 391.
— Hochantennen, störungsfreier Bau der ... **75.** Beil. (Funk-Praxis) 371.
— Eine vorschaltbare Hochfrequenzstufe, von Hertweck **37.** Beil. (Funk-Bastler) 469.
— Verzerrungsfreie Hochfrequenzverstärker, von Dr. Kofes **37.** Beil. (Funk-Bastler) 481.
— Der elektrostatische Hörer, eine Notwendigkeit, von von Ardenne **22.** 796.
— Ein neuer Kraftverstärker Telefunken KV 11 **31.** 1190.
— Kurzwellensender, über die Beeinflussung des menschlichen Organismus beim Arbeiten am ..., von Dr.-Ing. Heinrich **31.** 1088.
— Kurzwellen-Vorsatzgerät und -Empfänger für Wellen von 20—100 m. Bastelgerät Nr. 10 »Sommerluft« **22.** 825.
— Vorschriftsmäßige Luftleiter. Was jeder von Luftleitern wissen muß **75.** Beil. (Funk-Praxis) 333.
— Luftstörungen, Beseitigung von ... beim Funkempfang, von Dr. Blume **37.** Beil (Funk-Bastler) 451.
— Mehrfachröhren, Umschaltanordnung für ... **37.** Beil. (Funk-Bastler) 616.
— Messung der Gittervorspannung, von Reppich **37.** Beil. (Funk-Bastler) 390.
— Ozeanflüge, die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie für ... **22.** 1004.
— Ein Panzer-Schirmgittersuperhet, von Dr. Daudt **37.** Beil. (Funk-Bastler) 371.
— Quarzsteuerung von Kurzwellenempfängern, von von Handel, Krüger und Plendl **41.** Bd. 34 S. 12.
— Radiowetter, von Dr. Gehne **22.** 914.
— Abgeschirmte Rahmen, Selbstbau ..., von Rhein **37.** Beil. (Funk-Bastler) 499.
— Ein Rahmenempfänger mit aperiodischer Hochfrequenzverstärkung, von Rhein **37.** Beil. (Funk-Bastler) 417. 433. 453.
— Resonanzkurven, rechteckige Verformung von ... nach einem neuen Prinzip und ihre Anwendung beim Empfang sehr kurzer Wellen, von Kallmann **41.** Bd. 33 S. 212.
— Richtantennen bei kurzen Wellen, Versuche über ..., von Moser **41.** Bd. 34 S. 19.
— Ein Röhrenmeßgerät, von Schmalz **37.** Beil. (Funk-Bastler) 379.
— Rückgekoppelter Röhrensender, zur Theorie des ..., von Kirschstein **41.** Bd. 33 S. 201.
— Der Rundfunk im Rahmen des Verkehrswesens, von Dr. Runkel **58.** 296.
— Rundfunkempfang für Schwerhörige, von Dr. Eichhorn **37.** Beil. (Funk-Bastler) 439.
— Rundfunkstörungen durch Staubelektrizität, v. Dr. Schad **22.** 795
— Rundfunkstörungen durch Überlagerungsgeräte, von Dr.-Ing. Vilbig, Postreferendar **76.** 217.
— Schallschwingungen, Sichtbarmachung von ..., von Dipl.-Ing. Keßler **37.** Beil. (Funk-Bastler) 473.
— Schirmgitterröhren, die Grenzen der Verstärkung bei ..., von Dr.-Ing. Hermanspann **37.** Beil. (Funk-Bastler) 604.
— Schirmgitterröhren in Hochfrequenzstufen, von Kunze **37.** Beil. (Funk-Bastler) 407.
— Schirmgitterröhrenempfänger, von Dipl.-Ing. Deuring **37.** Beil. (Funk-Bastler) 419.
— Schirmgitterröhrenempfänger am Wechselstromnetz, von Dillenburger **37.** Beil. (Funk-Bastler) 593.
— Ein Schirmgitter-Vorsatzgerät **37.** Beil. (Funk-Bastler) 531.
— Schnelle elektrische Schwingungen, die Verwendung ..., von Dr. Busse **77.** 551.
— Schwingungserzeugung, über ... mittels eines Elektronenröhrensystems, bei welchem die Kapazität von untergeordneter Bedeutung ist, von Heegner und Watanabe **41.** Bd. 34 S. 49.
— Die Selektivität eines mit einer verstimmten Antenne gekoppelten Empfangskreises, von Rechnitzer **74.** Jahrg. 10 Nr. 51 S. 75.
— Sendeleistung, Beschränkung der ..., von Dr. Bredow, Staatssekretär a. D. **22.** 1215.
— Sperrkreis und Kurzschlußkreis, von Dr. Burstyn, Professor **37.** Beil. (Funk-Bastler) 403.
— Starkstrom-Freileitungen, Seilverbinder und Armaturen für ..., von Hullmann **75.** Beil. (Werk-Praxis) 529.
— Drahtlose Starkstromübertragung?, von Dr. Loest **37.** Beil. (Funk-Bastler) 529.
— Drahtlose Telegraphie im Dienste der Luftfahrt und ihre Entwicklung, von Dellinger und Pratt **41.** Bd. 34 S. 75.
— Tonfilm, die Technik des ..., von Rhein **37.** Beil. (Funk-Bastler) 515. 533.

Allgemeines. Trennschärfe, eine Methode zur Erhöhung der von Empfangsapparaten, von Kottas **22.** 1066.
— Versuche mit 3 m-Wellen, von Tenbe **37.** Beil. (Fu Bastler) 491.
— Gleichzeitige aperiodische Verstärkung verschiedener F quenzen, von von Ardenne **37.** Beil. (Funk-Bastler) 5
— Der Völkerbund und seine Sender **37.** 171.
— Wellenplan, die Auswirkung des neuen europäischen von Dr. Leithäuser, Professor **37.** Beil. (Funk-Bastler) 4
— Neue Widerstandsverstärker, von von Ardenne **37.** B (Funk-Bastler) 597.
— Die drahtlosen Zeitzeichen Deutschlands, Frankreichs Englands **37.** 581.

Deutschland. Antennenverordnung, Ungültigkeit der Ausf rungsverordnungen der Hamburger Polizeibehörde v 1. September 1924 und 20. November 1925 zur ... Hamburger Senats vom 15. August 1924 (Entsch. OVG Hamburg vom 12. Juni 1929) **10.** Bd. 2 S. 561
— Das Betrugsdelikt im Funkstrafrecht, von Dipl. oec. Sch kel, Syndikus **10.** Bd. 2 S. 401.
— Bildfunk, zum Recht des ..., von Dr. Elster **10.** B S. 503.
— Deutschland im Weltfunk, von Dr. Runkel **27.** 1222.
— Die Endschaft des Rundfunkteilnehmerverhältnisses **16.** 2
— Die Funkabteilung des Reichspostmuseums, von Kette **37.** 1
— Funkanlage, ein Vater, welcher weiß, daß sein minderjäh ger Sohn eine ungenehmigte ... in seiner Wohnung richtet hat, ist verpflichtet, die Einrichtung zu entfer (Entsch. des OLG Königsberg vom 2. April 1928) Bd. 48 S. 145.
— Funkausstellung, die Deutsche Reichspost auf der 6. Gro Deutschen ... **24.** 604. 644.
— Die Funkeinrichtung des Schnelldampfers »Bremen« 123, **75.** Beil. (Funk-Praxis) 497, **31.** 1127.
— Funktechnik und Patentwesen, von Dr. Teucke **37.** 164.
— Die Funktelegraphie im Dienste der Presse, von Dr. Ru **56.** 361.
— Das deutsche Handbuch des Funkrechts. Neugebauer: Fe melderecht und Rundfunkrecht, von Dr. Hoffmann, Rec anwalt **10.** Bd. 2 S. 499.
— Kurzwellen-Rundfunksender, Deutschlands ..., von Semm, Postrat **37.** 158, **76.** 187.
— Landfunkwetterdienst, Neureglung des deutschen ... der Wellenumstellung **75.** Beil. (Funk-Praxis) 337.
— Lautsprecherempfang im Freien und Ruhestörung, Spohn, Telegrapheninspektor **22.** 1064.
— Lehr- und Werbefilm, ein wirksamer ... für den Rundf **75.** Beil. (Funk-Praxis) 494.
— Recht der Rundfunksendung auf Grund von Verträgen Zeiten, die noch nichts von Rundfunk wußten oder nicht gewohnt waren, ihn als verkehrswichtige Macht zusehen (Entsch. des RG vom 16. Februar 1929) Beil. (Höchstrichterliche Rechtsprechung) Nr. 1471.
— Rechtsschutz, zum ... des Radioinhabers, von Dr. J Rechtsanwalt **10.** Bd. 2 S. 516.
— Rundfunk oder Parteifunk?, von Palen **27.** 1138.
— Rundfunk-Genehmigungsurkunde, Rechtsnatur der ... die Rechtsfolgen der Rundfunkstörungen, von Dr. Privatdozent **22.** 1045.
— Rundfunkhaus in Berlin-Westend, über den Wettbewerb den Bau des ... **83.** 300.
— Rundfunkrecht, von Pohl, Referendar **71a.** 387.
— Rundfunkstörer, der Kampf gegen die ..., von Sp Telegrapheninspektor **75.** Beil. (Funk-Praxis) 367.
— Rundfunkstörung ist Besitzstörung. Die ersten Gerid urteile zur Frage der Störbefreiung, von Dr. Pin Rechtsanwalt **37.** 101.
— Rundfunk-Werbevortrag, von Peperkorn, Postinspektor 267.
— Rundfunkwerbung durch den Film **37.** 103, **24.** 430.
— Nauener Zeitzeichen, der zweite Teil des ...: das Koi denzsignal, von Dr. Schiller **22.** 1065.
— Zeitzeichen, was man vom ... wissen muß **75.** Beil. (Fu Praxis) 334.

Niederlande. Die Funkempfangsstelle in Noordwijk **75.** B (Funk-Praxis) 399.

Österreich. Radio-Telephonie in Österreich vor 25 Jahren 795.

Rußland. Die Radiofizierung Rußlands **37.** 139.

Schweiz. Fünf Jahre Rundfunk in der Schweiz **37.** 151.

Amerika. Rundfunkprobleme in Amerika **37.** 172.

Asien. Japan. Die Funkverbindungen Japans **75.** B (Funk-Praxis) 336.

Gerichtliche Entscheidung.

Aus dem Postrecht.

rlust der Postanweisung. Haftung der Deutschen ichspost (§ 6 Abs. 4 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871; RGBl S. 347 ff.).

rteil des LG III Berlin vom 24. Juni 1929 — 30. O. 693. 28.

Am 8. März 1928 erhielt die Depositenkasse der lägerin, einer Großbank in Berlin, ein Telegramm folden Wortlauts: »Sendet sogleich telegraphisch 0 Mark unter Adresse Magdeburg Centralhotel. Ingenieur.« Das Telegramm war um 12 Uhr 35 Miten auf dem Postamt im Bahnhof Potsdam aufgenmen. Da bei der Depositenkasse ein Ingenieur J. Konto unterhielt, zahlte die Depositenkasse an demen Tage zwischen 14 und 15 Uhr bei dem Postamt höneberg 5 den Betrag von 800 *RM* zwecks telegraischer Überweisung ein, bezahlte die Postgebühren in he von 6,50 *RM* und adressierte die Postanweisung Herrn J., Magdeburg, Centralhotel. Als der Beamte r beklagten Deutschen Reichspost, Postschaffner S. in agdeburg, am gleichen Tage gegen 16 Uhr im Begriff r, auf Grund dieser telegraphischen Überweisung 0 *RM* in das Centralhotel zu bringen, wurde ihm von em Amtsgenossen mitgeteilt, daß der Empfänger sich eits auf der Post befinde, um das Geld persönlich abzulen. Der Beamte zahlte darauf dieser Person im Zullerzimmer des Postgebäudes 800 *RM* aus, nachdem r Empfänger sich durch Vorlegung eines auf den Namen lautenden Reisepasses ausgewiesen hatte. Die Überugung von der Identität des Abholenden mit dem Adreslen der Postanweisung verschaffte sich der Beamte durch n Vergleich der Unterschrift im Paß mit derjenigen, rch die der Abholende den Empfang der 800 *RM* beeinigte, sowie durch Vergleich des Paßbildes mit dem aßinhaber. Er stellte die Ähnlichkeit daran fest, daß der aßinhaber, genau wie die Person im Paßbild, einen rzen Schnurbart und eine Brille trug, ohne auf weitere erkmale, insbesondere auf die Personenbeschreibung, zu hten. Er stellte ferner fest, daß der Paß noch Gültigkeit tte, vermerkte allerdings nicht, entgegen seiner ihm belnnten Dienstanweisung, Nummer, Datum und Ausstelngsbehörde des Passes auf dem Überweisungstelegamm, sondern notierte darauf nur: »selbst, S., Datum, sgewiesen durch Reisepaß«.

Die Person, der das Geld ausgezahlt wurde, war nicht r Kunde der Depositenkasse der Klägerin, der Ingenieur , sondern ein unbekannter Dritter. J. hatte sich allerngs an dem fraglichen Tage in Magdeburg aufgehalten. : war auf Grund eines vorangegangenen Schriftwechsels it einer Person, die sich als Herr F. aus Magdeburg sgab, von dieser zu einer Rücksprache auf den Bahnhof i Magdeburg bestellt worden, hatte dort vergeblich geartet und war schließlich am Abend nach Berlin zurückfahren, ohne im Centralhotel oder auf dem Postamt wesen zu sein. Er hatte auch nicht mittags in Potsdam s Telegramm an die Depositenkasse der Klägerin gendt, in dem diese um die telegraphische Überweisung n 800 *RM* an das Centralhotel in Magdeburg ersucht urde. Auch ein weiteres von der Klägerin vorgelegtes elegramm an das Centralhotel in Magdeburg mit lgendem Wortlaut: »Erbitte Zimmer für heute, ngenieur J.«, aufgegeben am gleichen Tage in Brandenburg (Havel) um 12.55 mittags, war nicht von ihm aufgegeben worden.

Die Klägerin ist der Meinung, daß ihr die beklagte Deutsche Reichspost auf Grund des § 6 des Postgesetzes (PG) zum Schadensersatze in Höhe des eingezahlten Betrages und der entstandenen Gebühren verpflichtet sei. Sie leitet die Ersatzpflicht der Beklagten schon aus dem Umstand her, daß die von ihr als Empfänger bezeichnete Person das Geld nicht erhalten habe. Dann hat sie insbesondere darauf hingewiesen, daß der Beamte der Beklagten bei der Auszahlung nicht auch die Personenbeschreibung des Passes mit dem Abholenden verglichen und nicht Ausstellungsbehörde, Nummer und Datum des Reisepasses auf dem Überweisungstelegramm vermerkt habe, woraus sich nach ihrer Auffassung eine Haftung der Beklagten wegen Verschuldens ergebe.

Die Beklagte hat Abweisung der auf Zahlung von 800 *RM* und Nebenkosten gerichteten Klage beantragt. Sie hat die Ersatzpflicht mit der Begründung geleugnet, daß das Geld postordnungsmäßig ausgehändigt sei und daher die Voraussetzungen des § 6 des PG nicht vorlägen. Im übrigen hat sie geltend gemacht, daß die Klägerin selbst schuldhaft gehandelt habe, da die Anschrift: »J., Magdeburg, Centralhotel«, für den Zweck nicht ausreichend gewesen sei, und da sie ferner ohne nähere Prüfung des Auftragstelegramms das Geld abgesandt habe. Der letztere Umstand falle um so mehr ins Gewicht, als der Kunde der Klägerin, J., ungefähr 1 Stunde vor Ankunft des telegraphischen Auftrags aus Potsdam durch einen Barscheck einen Betrag von etwa 200 *RM* habe abholen lassen. Die Klägerin hat bestritten, daß die von der Beklagten bemängelte Anschrift der Postanweisung, insbesondere da es sich um eine telegraphische Postanweisung gehandelt habe, nicht ausreichend gewesen sei. Sie hat geltend gemacht, eine Nachprüfung des Auftrags sei infolge der Größe ihres Geschäftsbetriebs nicht möglich; schließlich sei dazu auch um so weniger Anlaß gewesen, als J. dem Depositenkassenvorsteher H. kurze Zeit vor dem fraglichen Tage von einer bevorstehenden Geschäftsreise Mitteilung gemacht habe.

Die Klage ist abgewiesen worden.

Entscheidungsgründe:

»Die Klage war abzuweisen, da die Voraussetzungen des § 6 Abs. 4 des Postgesetzes (PG) nicht vorlagen. Es ist dies die einzige Vorschrift, aus der eine Haftung der Beklagten hergeleitet werden könnte. Insbesondere sind auf den Rechtsstreit die Vorschriften des BGB unanwendbar, da gemäß Art. 32 des EG zum BGB Reichsgesetze durch das Inkrafttreten des BGB nur insoweit berührt werden, als es im BGB oder im EG dazu bestimmt ist. Das ist hinsichtlich des PG nicht der Fall, so daß dessen Bestimmungen im vollen Umfang aufrechterhalten sind und damit die Haftung der Post ausschließlich regeln. (Scholz: Das Deutsche Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht im Ehrenbergs Handbuch für das gesamte Handelsrecht Band V Teil 2, S. 647). Ebensowenig bedarf es einer Erörterung, ob eine Haftung der Beklagten aus § 1 des Gesetzes über die Haftung des Reichs für seine Beamten vom 22. Mai 1910 (RGBl S. 798) in Frage kommt, da jedenfalls die Beamten der Beklagten nicht in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt handelten.

§ 6 Abs. 4 des PG bestimmt: »Für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge leistet die Postverwaltung Garantie«. Aus dieser Vorschrift ist zunächst ihrem Wortlaut nach nichts zu entnehmen. Insbesondere gibt das Wort »Garantie« keinen Aufschluß darüber, welchen Umfang die Haftung der Postverwaltung hat. Wenn die Klägerin das Wort »Garantie« dahin auslegt, daß es »Einstehen für einen bestimmten Erfolg« bedeutet, und sie in ihren weiteren Ausführungen, insbesondere mit Rücksicht auf den monopolartigen Charakter des Postbetriebs, zu einer uneingeschränkten Haftung der Beklagten für die Auszahlung an den richtigen Empfänger gelangt, so ist damit noch nicht gesagt, wer als richtiger Empfänger anzusehen ist. Die Klägerin versteht unter dem »richtigen Empfänger« denjenigen, der es nach ihrem bekundeten Willen sein sollte. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß der zum Ausdruck gekommene Wille auf verschiedene Personen passen kann, und es fehlt an jeder überzeugenden Begründung dafür, daß die Beklagte ohne weiteres haftet, falls die Geldsendung nicht an denjenigen ausgezahlt wird, der sie nach dem wirklichen Willen des Absenders erhalten sollte. Insbesondere läßt sich diese Haftung nicht aus dem Worte »Garantie« entnehmen.

Die Frage, wer als richtiger Empfänger anzusehen ist, ist nach anderen Anhaltspunkten zu entscheiden und es besteht kein innerer Grund, Geldsendungen in diesem Punkte anders zu behandeln als alle übrigen Sendungen. Es sind also die allgemeinen Vorschriften über die Haftung der Post in § 6 Abs. 3 des PG auf Geldsendungen analog anzuwenden, soweit nicht der besondere Charakter eines Beförderungsvertrags über Geld dem entgegensteht (vgl. Scholz a. a. O. S. 682). Danach haftet die Post, sofern die Einlieferung reglementsmäßig erfolgt und die Sendung — wobei es sich nur um bestimmte, genau aufgezählte Sachen handelt — in Verlust geraten ist. Trotz Vorliegens dieser Voraussetzungen haftet die Postverwaltung nicht, wenn einer der Haftungsausschließungsgründe des Abs. 3 vorliegt, von denen allerdings bei Geldsendungen nur eigene Fahrlässigkeit des Absenders in Frage kommt.

Ob eine Sendung reglementsmäßig eingeliefert worden ist, entscheidet sich danach, ob die Bestimmungen der Postordnung beobachtet worden sind. Da der in Frage stehende Beförderungsvertrag am 8. März 1928 geschlossen worden ist, muß noch die Postordnung vom 22. Dezember 1921 (RGBl S. 1609 ff.) mit ihren bis dahin erfolgten Abänderungen zugrunde gelegt werden und nicht die Neufassung vom 30. Januar 1929 (RGBl I S. 33 ff., Amtbl des RPM S. 49).

Es könnte dahingestellt bleiben, ob eine »reglementsmäßige Einlieferung« der fraglichen Geldsendung im Sinne des PG vorliegt, da, wie die nachfolgenden Ausführungen ergeben werden, die Haftung der Beklagten deshalb entfällt, weil die Sendung nicht in »Verlust« geraten ist. Immerhin sei bemerkt, daß Bedenken in dieser Richtung nicht bestehen und der Sachverhalt keine Anhaltspunkte gibt, die geeignet wären, die Haftung der Beklagten schon aus diesem Grunde auszuschließen. Wenn die Beklagte die Anschrift der Geldsendung als nicht genügend rügt, so würde dieser — im übrigen nicht durchgreifende — Einwand doch nicht dem Begriff der reglementsmäßigen Einlieferung entgegenstehen. Vielmehr handelt es sich hierbei um eine Frage der eigenen Fahrlässigkeit der Klägerin, die also einer Erörterung nur bedürfte, wenn im übrigen die Haftung der Beklagten feststehen würde (ebenso Scholz a. a. S. 609, S. 658 Anm. 37).

»Verlust« im Sinne des PG liegt immer da vor, wenn die Sendung von der Post nicht an d richtigen Empfänger (oder Ersatzempfänger) ausgehä digt worden ist. Wer aber als richtiger Empfäng anzusehen ist, bestimmt sich nach den Vorschriften d Postordnung (PO). Andernfalls würde es an jede Anhaltspunkt dafür fehlen, an wen die Aushändigu erfolgen darf, und eine Abgrenzung des Begriffes »V lust« wäre überhaupt kaum denkbar. Daß die Au händigung nicht immer nur an diejenige Person erf gen, darf, die Empfänger einer Sendung sein s beweist schon die durch die PO ermöglichte Aushän gung an einen Ersatzempfänger. Ist also eine Sendu (entsprechend der Einlieferung durch den Absend postordnungsmäßig ausgehändigt, so ist der Begr des Verlustes nicht gegeben (vgl. Scholz S. 649/65

Ob die Sendung der Klägerin den Bestimmung der PO gemäß ausgehändigt worden ist, ist ni unzweifelhaft. Zunächst ist zu fragen, ob die Aushä digung nicht nur im Centralhotel, sondern auch Postamt selbst erfolgen durfte. Das PG kennt f die Aushändigung von Sendungen zwei Verfahre das Zustellungs- und das Abholungsverfahren. D letzte ist grundsätzlich nur zulässig auf Grund d §§ 48, 49 des PG, deren besondere Voraussetzung (formelle schriftliche Abholungserklärung usw.) ni vorliegen. Das schließt aber nicht aus, daß auch, we grundsätzlich eine Sendung zuzustellen wäre, ausnahm weise eine Abholung erfolgen kann. So ist gemäß d Allgemeinen Dienstanweisung, Abschnitt V, 1 Ausfü rungsbestimmungen zu § 42 der PO[1]) eine au nahmsweise Abholung von gewöhnlichen Briefsendu gen, Zeitungen und Paketen zulässig, wenn es die Ve kehrsverhältnisse der Post gestatten. Allerdings ist a dieser Dienstanweisung nicht ersichtlich, ob die Aufzä lung der genannten Sendungen erschöpfend oder n beispielsweise sein soll. Aber selbst wenn das erste zutreffen sollte, so handelt es sich dort lediglich u interne Dienstvorschriften, die zwar zur Auslegung h angezogen werden können, an die aber die Rec sprechung keineswegs gebunden ist. Es hätte kein inneren Sinn, eine ausnahmsweise Abholung auf d genannten Sendungen zu beschränken, und es wür allen Erfordernissen des modernen Verkehrs wid sprechen, wollte man nicht auch eine ausnahmswe Abholung anderer Sendungen, insbesondere telegr phischer Geldsendungen, für zulässig erklären. Hierf spricht auch die Bestimmung des § 34 der PO wonach Sendungen auch an Unterwegsorten ausgehä digt werden können, sofern keine Bedenken bestehe Selbst wenn bei dieser Vorschrift zunächst nur an Or bis zur Beförderungsstation und deren Postamt geda war, so wäre hieraus doch zu folgern, daß die Au händigung um so eher erfolgen kann, wenn die Se dung bereits am Zustellungsorte angelangt i Schließlich kann sich aber die Klägerin auf die Au händigung des Geldes im Postamt deshalb nicht b rufen, weil die Zustellung in dem Centralhotel v mutlich zu demselben Ergebnis geführt haben würd Wie das von der Klägerin eingereichte Telegram an das Centralhotel ergibt, hatte der unbekann Dritte dort ein Zimmer bestellt. Unter diesen U

[1]) jetzt § 44 der PO vom 30. Januar 1929
[2]) jetzt § 36 der PO vom 30. Januar 1929

inden ist mit überwiegender Wahrscheinlichkeit anzu-ehmen, daß er bei einer etwaigen Verweigerung der uszahlung im Postamt das Geld im Hotel, wohin die endung adressiert war, in Empfang genommen hätte, daß jedenfalls die Auszahlung im Postamt nicht als rsache des Schadens angesehen werden kann.

Die Zulässigkeit der Aushändigung im Postamt hat doch nicht zur Folge, daß hierbei auch die für die Haf-ung der Postverwaltung leichteren Vorschriften des — rmellen — Abholungsverfahrens Anwendung finden, ndern es ist mindestens der Grad der Sorgfalt zu ahren, der beim Zustellungsverfahren notwendig ist Scholz a. a. O. S. 620 Anm. 25). Man wird sogar nen besonders strengen Maßstab anlegen müssen, um e mit einer ausnahmsweisen Abholung verknüpfte, eifellos erhöhte Gefahr auszuschließen.

Über die von den Postbeamten vorzunehmende rüfung enthält die Allgemeine Dienstanweisung bschnitt V, 1 Ausführungsbestimmungen zu § 38 der O[3]) folgende Vorschriften, die an sich für das Zu-ellungsverfahren gelten, aber nach Ziffer 5 für die ushändigung am Schalter sinngemäß anzuwenden nd:

»1. Werden die Sendungen zugestellt, so muß sich der mpfänger .... durch Vorlegung von Ausweis-apieren, deren Echtheit und Gültigkeit dann sorgfältig prüfen ist, ... ausweisen.« In Ziffer 2 ist a. der Paß als vollgültiges Ausweispapier genannt. ie Dienstanweisung fährt dann fort: »Bei der Aus-ändigung ist zu prüfen, ob alle drei Erkennungsmerk-ale (Personenbeschreibung, Lichtbild und Unterschrift) treffen. Besonders sorgfältig ist festzustellen, ob die usweispapiere echt und noch gültig sind, und ob zu weifeln über den rechtmäßigen Besitz kein Anlaß vor-egt.« In Ziffer 4 heißt es schließlich: »Die vorgeleg-n Ausweispapiere sind auf ...... der Postanwei-ng genau zu vermerken (Art, ausstellende Behörde, rt, Tag und Jahr der Ausstellung).«

Der Zeuge, Postschaffner S., hat nun, wie die Be-eisaufnahme ergeben hat, zwei dieser Vorschriften icht beachtet. Er hat einmal, wie er selbst zugibt, die hnlichkeit nicht mit der ganzen ihm zu Gebote stehen-en Sorgfalt geprüft und insbesondere die Personen-eschreibung des Reisepasses nicht verglichen, und er hat erner nicht die ausstellende Behörde, Ort, Tag und Jahr der Ausstellung des Passes auf dem Überweisungs-elegramm vermerkt. Die Frage, ob damit ohne weiteres er Begriff der postordnungswidrigen Aushändigung rfüllt ist, oder ob trotzdem die Aushändigung postord-ungsmäßig erfolgt sein kann, ist im letzteren Sinne zu ntscheiden. Schon bei den Vorschriften der PO elbst ist ein Unterschied zu machen zwischen solchen, eren Wahrung Voraussetzung einer postordnungsmäßi-en Erledigung ist, sei es der Einlieferung durch den bsender, sei es der Aushändigung durch die Post, und olchen Bestimmungen, die nur instruktionelle und Ord-ungsvorschriften enthalten, deren Verletzung also den Begriff der postordnungsmäßigen Erledigung jedenfalls icht ausschließt (vgl. auch Scholz S. 608 bis 610). Hier aber sind nicht einmal Vorschriften der PO elbst verletzt, denn diese sagt im einzelnen nichts über ie Art der Aushändigung, sondern nur Vorschriften er Allgemeinen Dienstanweisung, also interne, nur für ie Beamten geltende Instruktionen. Demnach hängt ie Frage, ob die Aushändigung postordnungswidrig ist, davon ab, ob die Verletzung dieser Vorschriften auf die Aushändigung von Einfluß gewesen ist, oder ob der Beamte auch bei sorgfältigster Wahrung seiner Dienst-vorschriften die Aushändigung hätte vornehmen dürfen. Entscheidend ist also, ob das Verhalten des Beamten der Beklagten für die Aushändigung und den Schaden kausal war. Das ist zu verneinen.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, daß dem J. sein Paß niemals gestohlen worden ist. Dann bleibt aber im Grunde nur der Fall übrig, daß der Empfänger des Geldes den vorgelegten Paß gefälscht hat. War es aber ein gefälschter Paß, so hätte auch die sorgfältigste Prü-fung nicht nur nicht die Auszahlung verhindert, son-dern den Beamten in seinem Entschlusse gestärkt, denn dann hätte ein ganz genaues Vergleichen, insbesondere auch der Personenbeschreibung, seine Überzeugung von der Identität der beiden Personen nur noch gefestigt. Denkbar ist zwar auch noch der Fall, daß es sich um den gestohlenen Paß eines Dritten handelte, der zufällig auch J. hieß. Aber abgesehen von ihrer Unwahrschein-lichkeit würde diese Möglichkeit am Ergebnis nichts ändern; denn da der Beamte auf Grund des Lichtbildes und der Unterschrift die Überzeugung von der Iden-tität erlangte, mußte notwendigerweise wenigstens insoweit eine Fälschung des Passes stattgefunden haben. Daß aber davon die Personenbeschreibung unberührt geblieben wäre — der Fälscher hätte vielmehr bestimmt Schnurrbart und Brille hervorgehoben —, und daß der Beamte dann eine Verschiedenheit festgestellt und das Geld nicht ausgezahlt hätte, liegt so außerhalb des Be-reichs der Wahrscheinlichkeit, daß auch dieser — theore-tische — Fall nicht geeignet ist, den fehlenden ursäch-lichen Zusammenhang zu begründen. Das gleiche gilt für die Frage des mangelhaften Vermerks auf dem Überweisungstelegramm. Auch die genaue Angabe von Nummer, Datum der Ausstellung und der ausstellenden Behörde hätte die Auszahlung nicht verhindert. Und selbst wenn es mit Hilfe dieser Angaben einmal möglich gewesen wäre, die Person festzustellen, die das Geld abgehoben hat, so würde doch der Umstand, daß dann der Bereicherungsanspruch gegen diese Person geltend gemacht werden könnte, die Tatsache des einmal einge-tretenen Schadens nicht ausschließen.

Fehlt es somit an einem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem dienstwidrigen Verhalten des Beamten der Beklagten und dem Schaden, so kann man nicht von einer postordnungswidrigen Aushändigung sprechen, so daß die Sendung nicht im Sinne des § 6 des PG in »Verlust« geraten ist. Da somit die Voraussetzung einer Haftung der Beklagten nicht erfüllt ist, bedurfte es keines weiteren Eingehens auf die Frage, ob in dem Verhalten der Klägerin, insbesondere in der Überwei-sung des Geldes ohne Prüfung des Auftragstele-gramms, eine die Haftung der Beklagten ausschließende eigene Fahrlässigkeit zu erblicken ist. Die Klage war daher abzuweisen[4]).«

[3]) jetzt § 40 der PO vom 30. Januar 1929

[4]) Dem inzwischen rechtskräftig gewordenen Urteil ist weder im Ergebnis noch in der Begründung zuzustimmen. Die DRP muß m. E. im vorliegenden Falle haften.

Von besonderer Bedeutung sind die Ausführungen in den Urteilsgründen, die die Frage behandeln, ob die von der Bank abgesandte Postanweisung in »Verlust« geraten ist. Das PG vermeidet zwar im § 6 Abs. 4 bei der Postanweisung den Aus-druck »Verlust«, es spricht vielmehr davon, daß die Post für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge »Garantie« leistet, weil es einen Verlust der vom Absender eingezahlten, in das Eigentum der Post übergegangenen Geldstücke theoretisch nicht geben kann, aber in der Sache wird die Haftung der Post auch

bei Postanweisungen nur in den Fällen praktisch, wo — wenn es sich statt der Postanweisung um einen Einschreibbrief oder ein Paket handeln würde — ein *Verlust* des Beförderungsgegenstandes vorliegt. Im Gegensatz zu den sonstigen Beförderungsgegenständen kann aber bei der Postanweisung entsprechend ihrer oben dargelegten rechtlichen Besonderheit ein Verlust nur dann in Frage kommen, wenn sie unrichtig ausgehändigt ist, sei es, daß der Betrag einem unrichtigen Empfänger gezahlt ist, sei es, daß bei unzustellbarer Postanweisung diese auf dem Rückweg nicht in die Hand des Absenders gelangt. Dem Landgericht ist darin beizutreten, daß ein Verlust auch dann nicht vorliegt, wenn die Sendung gemäß den Vorschriften des PG (§§ 48, 49) oder der PO ausgehändigt ist, auch wenn der Adressat selbst nicht in den Besitz der Sendung gelangt. Die Vorschriften über die Ersatzzustellung in § 40 der PO vom 30. Januar 1929 sollen gerade die Post vor der aus unrichtiger Aushändigung entstehenden Gefahr schützen und anderseits auch im Interesse des Empfängers die Aushändigungsmöglichkeit sicherstellen (vgl. Archiv 1928 S. 347). Ist der Postanweisungsbetrag also an einen nach der PO zugelassenen Ersatzempfänger ausgehändigt, so ist die Post dem Absender gegenüber selbst dann befreit, wenn der wahre Empfänger, der Adressat, den Betrag nicht erhält, z. B. weil der empfangsberechtigte Sohn die Geldsumme unterschlägt.

Ein solcher Fall liegt aber hier nicht vor. Der Postanweisungsbetrag ist nicht an den wahren Empfänger, den Adressaten, oder einen Ersatzempfänger ausgehändigt worden, sondern an eine *andere* Person, die den Geldbetrag nach dem Willen des Absenders überhaupt nicht erhalten sollte. Denn derjenige, in dessen Besitz der Geldbetrag tatsächlich geflossen ist, war gar nicht der Ingenieur J., sondern ein Schwindler sicherlich anderen, unbekannten Namens. In einem solchen Falle haftet die Post dem Absender für den unrichtig ausgehändigten Betrag, es sei denn, daß sie nach Lage der Verhältnisse und in verständiger Würdigung des Falles annehmen konnte, daß die Person, der sie ausgehändigt hat, der aus der Adresse ersichtliche Empfänger sei. Der Befreiungsgrund der Post ist aber auch in diesem Falle nicht daraus herzuleiten, daß ein Verlust nicht vorliegt — denn der Absender wollte auch in diesem Falle die Sendung an einen anderen Empfänger gelangen lassen —, sondern regelmäßig aus § 6 Abs. 3a des PG, da eigene Fahrlässigkeit des Absenders anzunehmen ist, wenn dieser den Empfänger so ungenau bezeichnet, daß die Adresse auf mehrere Personen zutrifft und die Post dies nicht zu erkennen vermochte. Die Post hat den Vertrag dann so erfüllt, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Sitte des Verkehrs sie verpflichteten. Wäre also im vorliegenden Falle der Schwindler zwar nicht der richtige Ingenieur J. gewesen, sondern eine andere Person gleichen Namens und Berufs, die sich diese zufällige Übereinstimmung der auf sie ausgestellten (echten) Legitimationspapiere bei dem Schwindel zunutze gemacht hätte, so wäre die Post befreit. *Gefälschte* Ausweispapiere können aber nicht dazu dienen, die Gefahr der richtigen Aushändigung auf den Absender abzuwälzen. Wer als Schuldner an eine Person leistet, die er für den Gläubiger hält, trägt die Gefahr der richtigen Aushändigung. Das Schuldverhältnis erlischt nur, wenn die geschuldete Leistung an den (richtigen) Gläubiger bewirkt wird (§ 362 Abs. 1 BGB). Ein Schutz des guten Glaubens besteht in dieser Hinsicht nicht, ebensowenig wie in den Fällen der Aushändigung an einen Nichtbevollmächtigten (§ 164 Abs. 1 BGB) oder den Überbringer einer gefälschten Quittung (§ 370 BGB). Ebenso muß auch die Post die Gefahr der *Fälschung* tragen, mögen auch bei Prüfung des gefälschten Personalausweises alle Vorschriften der Dienstanweisung beachtet sein und mag die Fälschung noch so geschickt und täuschend ausgeführt sein (vgl. auch Aschenborn/Schneider, PG, 2. Aufl., zu § 6 Anm. 8 S. 227). Um dem Absender im gegebenen Falle die Tatsache der Echtheit des von dem tatsächlichen Empfänger (gleichnamigen Doppelgänger) vorgelegten Personalausweises nachweisen zu können, schreibt die Dienstanweisung mit voller Absicht ausdrücklich vor, daß die vorgelegten Ausweispapiere auf dem Ablieferungsschein, der Paketkarte, dem Benachrichtigungszettel oder der Post- oder Zahlungsanweisung *genau zu vermerken* sind (Art, ausstellende Behörde, Ort, Tag und Jahr der Ausstellung) und bei Postausweiskarten die Nummer der Karte und der Name des Ausstellungspostamts anzugeben sind.

Die Rechtslage ist nicht anders als im Bankverkehr, wenn die Bank auf eine gefälschte Quittung zahlt, mag die Fälschung noch so täuschend sein. Deshalb zahlen die Banken auf gewöhnliche Quittungen nur aus, wenn der Bankkunde persönlich er-
scheint, sonst verlangen sie die Ausstellung eines Schecks;
dem sie nach dem mit dem Kunden abgeschlossenen Scheckvert
in der Lage sind, die Gefahr einer Fälschung oder Verfälsch
im wesentlichen auf den Kunden abzuwälzen (vgl. auch § 6 II
Postscheckordnung). Denselben Standpunkt vertritt auch
Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 9. Oktober 1
Bf VII 280. 22, das bisher nicht abgedruckt worden ist. S
Entscheidungsgründe lauten: »Die beklagte Reichspostverw
tung hat unstreitig die auf Postanweisung eingezahlten 15 000
piermark nicht an den Adressaten, sondern an einen Schwind
ausgezahlt. Darauf, daß sie ein Verschulden trifft, kommt
nicht an, denn nach § 6 Abs. 4 des PG leistet die Postverw
tung für die auf Postanweisungen eingezahlten Beträge Gar
tie. Sie kann sich mithin von der Haftung *nur* durch
Nachweis eines für den Schaden ursächlichen *eigenen* V
schuldens des Absenders befreien. Dafür ist aber hier ni
Hinreichendes vorgebracht. Insbesondere kann der Ehefrau
Klägers kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß sie das G
nach Marienburg senden ließ, obwohl der Kläger sich dort n
aufhielt; denn er war tatsächlich in Westpreußen, und die M
lichkeit, daß er sich in Marienburg aufhielt, war daher du
aus gegeben, und daß das Telegramm, durch das sie aufge
dert wurde, ihm das Geld nach Marienburg zu senden,
einem Schwindler herrührte, war in keiner Weise erkennb

Der Fall, in dem sich die Post auf gefälschte Personala
weise verläßt, steht dem Falle gleich, in dem sie an einen
berechtigten auszahlt, obwohl ihr ein Bürge (vgl. ADA V, 1
§ 38 VII Nr. 3 S. 109) den Zahlungsempfänger fälschlich als
Adressaten bezeichnet hat. Auch hier wird die Post nicht bef
(Landgericht I Berlin vom 12. März 1921, Bl. f. Post und T
graphie 1922 (21) = Dtsch. Verk. Ztg. 1922 (102).

Bei der Aushändigung an eine Person, bei der sich der
sender über die Person des Empfängers, entweder durch T
schung oder andere Umstände veranlaßt, im Irrtum befindet
an die nach dem wahren, aber nicht aus der allein für die
maßgeblichen Anschrift zu entnehmenden Willen des Absend
nicht ausgehändigt werden soll, können folgende Fälle
kommen:

1. Der Absender schickt die Postanweisung an eine Person,
ihn über ihren Namen und Beruf getäuscht hat und
die Sendung nach seinem (des Absenders), wenn auch d
Täuschung beeinflußten Willen tatsächlich zukommen
(Aushändigung an einen unter falschem Namen auftreten
Betrüger). *Die Post haftet nicht*, da kein Ver
vorliegt, denn der tatsächliche Empfänger ist mit
wahren Empfänger identisch (vgl. Aschenborn/Schnei
PG, 2. Aufl., zu § 6 Anm. 11, Abs. 4, S. 229).
2. Der Absender schickt die Postanweisung an eine Per
über die er sich in keinem Irrtum befindet; die Send
wird aber an eine andere Person ausgehändigt, die
gleichen Namens und Berufs mit der vom Absender
meinten nicht identisch ist. Ist der Post bekannt,
die gleichen personellen Merkmale auf zwei Personen
treffen, so darf sie an keinen aushändigen, sondern muß
Sendung als unzustellbar zurücksenden. Händigt sie t
dem dem falschen Empfänger aus, *so liegt Verl
vor.* Ist der Post jedoch diese Tatsache nicht beka
weiß sie z. B. nicht, daß zwei Personen des gleichen Nam
in derselben Straße wohnen, die in der Aufschrift
nähere Bezeichnung der Hausnummer angegeben ist, so
sie von jeder Haftung frei (vgl. Aschenb
Schneider, PG, 2. Aufl., zu § 6 Anm. 11 Abs. 2, S.
und Landgericht III Berlin vom 10. Mai 1929, D
Verk. Ztg. 33 von 1929, S. 602). Dabei ist es gle
gültig, wie sich die Post über die Person des tats
lichen Empfängers Gewißheit verschafft, ob die Per
dem zustellenden Boten bekannt ist oder ob sie die Üb
einstimmung ihrer personellen Merkmale mit der
schrift durch Personalpapiere nachweist. Daß diese P
sonalpapiere echt sein müssen, ist bereits oben dargelegt.
3. Der Absender schickt die Postanweisung an eine Pers
über die er sich in keinem Irrtum befindet, die Send
wird aber an eine andere Person ausgehändigt, von
fälschlich angenommen wird, daß ihre personellen Merkm
mit den in der Anschrift angegebenen übereinstimmen,
es, daß sich der zustellende Bote über die Person irrt o
bei unbekanntem Empfänger dieser Nachweis durch
fälschte Personalpapiere geführt wird. *In dies
Falle haftet die Post.*

Anm. 1 bis 4 von Ministerialrat Dr. *Schneider.*

Reichsdruckerei, Berlin.
6816. 29. III.

ERR

rchiv für Post und Telegraphie

erausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

r. 11 Berlin, November 1929

Kabelkraftwinden.

Von Postrat Kühn, Reichspostzentralamt in Berlin.

Bei der Deutschen Reichspost waren bis zum Jahre 25, abgesehen von je zwei Kraftwinden in den Ortszen Berlin und Hamburg, nur Kabelhandwinden im brauch. Heute sind bei 23 Oberpostdirektionen 41 Kabelftwinden vorhanden. Die vier früher in Berlin und mburg befindlichen Kraftwinden, die zum Teil noch mpfantrieb hatten, sind in dieser Zahl nicht einbegrif, da sie mittlerweile veraltet und nicht mehr im Betrieb d. Die rasche Vermehrung der Kraftwinden war rch die umfangreichen Arbeiten in den unterirdischen tzen bedingt, die die Einrichtung des Selbstanschlußriebs, die Durchführung der neuen Planungsgrundsätze w. mit sich bringen und die unmöglich mit den zu gsam arbeitenden Handwinden bewältigt werden könn.

In Ermangelung von Kraftwinden hatten einige udienststellen versucht, Handkabelwinden durch vorhanne Zugmaschinen — Schlepper oder Lastkraftwagen — zutreiben. Ein solcher Antrieb ist einerseits unwirtaftlich, anderseits vom betriebstechnischen Standpunkt s nicht unbedenklich. Unwirtschaftlich ist der Antrieb n Handkabelwinden durch Zugmaschinen, weil die Motorstungen der Fahrzeuge stets viel zu hoch sind. Für Mokabelwinden der Deutschen Reichspost genügen Motoren t einer Leistung von 6 PS. Die verwendeten Schlepper d Lastkraftwagen besaßen aber Motoren bis zu 54 PS, daß sich unnötig hohe Betriebskosten für Brennstoff d Schmieröl ergaben. In betriebstechnischer Hinsicht zu bemängeln, daß die Zugleistung der starken Fahrgmotoren auch beim Abdrosseln der Brennstoffzufuhr d der dadurch erzielten geringeren Umdrehungszahl mer noch ein Vielfaches der selbst für hochpaarige Kabel fzuwendenden Zugkraft beträgt. Bei eintretenden ndernissen innerhalb der Kanalröhren sind daher die bel wegen des Fehlens einer selbsttätigen Ausschaltevorhtung stark gefährdet und werden häufig zerrissen. Hinzu nmt, daß die Kraftübertragung von der Fahrzeugschine zur Kabelwinde durch Riemen oder Kette nicht riebssicher ist. Sie kann leicht zu Unfällen des Personals d im Straßenverkehr führen, da erfahrungsgemäß Ket oder Riemen derartiger behelfsmäßiger Vorrichtungen cht abschnappen. Auch ist das Zusammenbauen der hrzeugmaschine mit der Handkabelwinde, besonders das ndsichere Abstützen einer Maschine gegen die andere, zeitraubend. Der Antrieb vorhandener Handkabelwinden durch Fahrzeugmaschinen muß daher als unzweckmäßig entschieden abgelehnt werden. Für das Einziehen und Ausziehen von Röhrenkabeln kommen vielmehr nur besondere Winden mit eigenem Motor in Betracht.

Auf Wunsch einiger Baudienststellen ist bei einigen der im Jahre 1925 gelieferten Winden der Versuch gemacht worden, den Motor auch zum Fortbewegen der Winde zu benutzen. Die auf diese Weise erzielte Eigengeschwindigkeit der Winde ist indessen im Vergleich zu den übrigen Fahrzeugen im Straßenverkehr viel zu gering. Da der Straßenverkehr dadurch gestört wurde, hat die Polizei in einigen Fällen solche Fahrzeuge beanstandet. Zweifellos ließe sich durch Einbau eines stärkeren Motors die Eigengeschwindigkeit genügend erhöhen. Der Beschaffungspreis der Winde und die laufenden Betriebskosten würden infolge größeren Brennstoff- und Schmierölverbrauchs dadurch aber unnötig verteuert werden. Ein weiterer Übelstand wäre die Erhöhung des Gewichts der Winde. Auf möglichst geringes Gewicht ist aber besonderer Wert zu legen, weil die Winde hauptsächlich auf Gehbahnen aufgestellt wird, die oft keine höhere Belastung vertragen. Zweckmäßig bleiben die Winden daher ohne Eigenfahrwerk. Zum Fortbewegen dienen kleine Schlepper oder Lastkraftwagen.

Von den drei Motorarten zum Antrieb der Winde — Glühkopfölmotor, Dieselmotor, Benzolmotor — scheidet der Glühkopfmotor von vornherein aus. Bei diesem Motor entzündet sich das komprimierte Gemisch aus verdampftem Rohöl und Verbrennungsluft an der im Zylinderkopf sitzenden Glühhaube. Die Urteile der Praxis über den Betrieb des Glühkopfmotors stimmen darin überein, daß das Gemisch meist unvollständig verbrennt. Infolgedessen haben die Abgase bei fast allen Glühkopfmotorarten einen unangenehmen, durchdringenden Geruch; sie sind auch gesundheitsschädlich. Dieser Übelstand, der schon bei Verwendung des Glühkopfmotors in Schleppfahrzeugen äußerst lästig ist, macht seine Benutzung für die längere Zeit an einer Stelle stehende Kraftwinde unmöglich.

Große wirtschaftliche Vorteile hat der Klein-Dieselmotor. Er arbeitet mit 220 g Rohöl und 5 g Schmieröl für jede PS/Stunde. 1 kg Rohöl kostet etwa 11 Rpf; da es im Inland hergestellt wird, ist sein Preis unabhän

gig von fremder Einfuhr. Der Dieselmotor ist verhältnismäßig unempfindlich und kann von jedermann bedient werden. Infolge der Wärmezufuhr durch die Luntenzündung springt er auch bei strenger Kälte leicht an. Wegen des hohen Kompressionsdrucks in den Arbeitszylindern — etwa 26 bis 32 atü — läuft er indessen etwas unruhig, auch entwickelt er reichlich Abgase.

Die Betriebskosten des Benzolmotors sind ungefähr fünfmal so hoch wie die des Dieselmotors. Der Benzolmotor ist auch etwas empfindlicher im Betrieb. Aber er hat eine kleinere Form und daher geringeres Gewicht. Da der Kompressionsdruck in dem Arbeitszylinder nur etwa 14 bis 18 atü beträgt, hat er einen ruhigeren Gang als der Schwerölmotor. Das Gasgemisch verbrennt vollständig, so daß weniger Abgase entstehen als beim Schwerölmotor. Wegen dieser Vorteile wird für neu zu beschaffende Kraftwinden nur noch der Benzolmotor verwendet.

Die höchste Zugkraft der neuen Motorwinden beträgt 4 000 kg; vorübergehende Überlastungen bis 5 000 kg sind unbedenklich. Nach den bisherigen Erfahrungen wird beim Einziehen hochpaariger Kabel die Zugkraft von 2 000 kg selten überschritten. Eine Zugkraft von mehr als 4 000 kg ist nur in Ausnahmefällen erforderlich, beispielsweise beim Herausziehen festsitzender Kabel. Sobald aber das Kabel gelockert ist, geht auch hier die aufzuwendende Kraft erheblich zurück. Das Lockern der Kabel läßt sich leicht durch ein Hilfsseil mit loser Rolle erreichen, wodurch die Zugkraft der Winde verdoppelt wird.

Unter Berücksichtigung der dargelegten Grundforderungen an Bauart und Zugleistung der einzubauenden Motoren sind folgende technische Vorschriften für die Lieferung von Kabelkraftwinden aufgestellt worden.

Technische Vorschriften der Deutschen Reichspost für Kabelkraftwinden (Ausgabe 1929).

1. Leistung der Winde.

Die Höchstzugkraft der Winde soll 4 000 kg betragen. Windenwerk und Motor müssen eine vorübergehende Überlastung bis zu 5 000 kg aushalten. Die Geschwindigkeiten beim Einziehen müssen betragen

in der Minute		bei einer Zugkraft von
a) 3 m	....	4 000 kg,
b) 6 m	....	2 500 » ,
c) 10 m	....	1 500 » .

Außerdem muß die Winde einen Leergang rückwärts besitzen.

2. Zugseil.

Das Zugseil soll 300 m lang und 15 mm dick sein und aus Gußstahldraht in der Bauart Tru-Lay-Neptun bestehen.

3. Antrieb.

Zum Antrieb hat ein einzylindriger Benzolmotor bewährter Bauart einer mit dem Reichspostzentralamt (Telegraphentechnisches Reichsamt) zu vereinbarenden Firma zu dienen. Die Leistung des Motors soll etwa 6 PS betragen. Sie ist durch Bremszeugnis zu belegen. Die Zündung muß magnet-elektrisch sein und ohne Abreißgestänge arbeiten. Der Motor soll in der üblichen Weise durch Mäntel gekühlt werden. Die Ventile, besonders die Auslaßventile, müssen gut gekühlt sein. Zu berücksichtigen ist, daß die Winde stillsteht und daher eine Kühlung durch die beim Fahren entstehende Luftströmung wegfällt. Die Entlüftungswirkung muß daher entsprechend groß sein. Das Kühlwasser soll durch eine besondere Kühlwass pumpe in Umlauf gesetzt werden.

Der Motor soll in der üblichen Weise geschmi werden. Er muß im Gesamtaufbau der Maschine so a geordnet sein, daß er mit seinen Zubehörteilen von all Seiten gut zugänglich ist.

Der Motor soll auf das Windenwerk durch ein G triebe wirken, das für Vorwärtsgang auf jede belieb der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten und ebenso f Leerlauf des Motors mit der Hand eingestellt werd kann.

Außer dem Kraftantrieb muß die Winde zur Aushi einen Handantrieb besitzen.

4. Mechanischer Aufbau der Winde.

A. Allgemeines.

Die Winde muß als Anhänger an einen Lastkraftwag oder Schlepper mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 k in der Stunde befördert werden können. Sie muß s zur Aufstellung auf dem Gehweg auch in belebten Straß eignen.

Besonders verlangt wird:

1. Größte Breite des Fahrzeugs höchstens 1 500 m
2. Gewicht des Fahrzeugs ausschließlich Zugseil hö stens 3 600 kg,
3. kleinster Wendekreisdurchmesser beim Fahren ei Halbkreises, gemessen von Mitte Bereifung d äußeren Vorderrades, 2 750 mm,
4. eine zuverlässige, den Polizeivorschriften genügen vom Führersitz zu bedienende Bremse,
5. ein genügend abgefedertes, für die geforderte Fa geschwindigkeit geeignetes Anhängerwagengestell m ausreichender Tragkraft und Festigkeit; die Rä sind mit Vollgummibereifung zu versehen und du Kotflügel zu überdachen,
6. eine Einrichtung für Bespannung mit 2 Pferden,
7. ein Führersitz mit Werkzeugkasten,
8. eine wettersichere, abschließbare Verkleidung z Schutz des Windenwerks sowie des Motors, die z Bedienung der maschinellen Teile an den erford lichen Stellen abnehmbar sein muß,
9. eine Feststellvorrichtung, die ein Verrücken der Wi auch bei Höchstbelastung und ungünstigen Wegev hältnissen verhindert und die Federn des Geste sowie die Gummibereifung der Räder entlastet.

B. Seilführung.

Die Seilführung in der Winde muß so eingerich sein, daß sich das Seil auch bei Verwendung eines Sp zur Übertragung der Zugkraft auf das Seil selbsttä glatt aufwickelt. Ferner muß es möglich sein, das S ohne weiteres schnell von der Trommel abzuwickeln.

C. Selbsttätige Auslösevorrichtung.

Die für das einzuziehende Kabel zulässige Höchstzugkr muß innerhalb der Grenzen von 500 kg bis 4 000 kg einer Auslösevorrichtung einstellbar sein. Beim Üb schreiten der eingestellten Zugkraft muß das Windenw selbsttätig abgeschaltet werden.

D. Zugkraftdiagramm.

Die Zugleistung beim Arbeiten der Winde muß sel tätig in Diagrammform aufgezeichnet werden.

E. Werkstoffe.

Zahnräder und Spill müssen aus Stahlguß, die Wel aus Stahl, die Hebel aus Schmiedeeisen, die Seilrol aus Gußeisen angefertigt werden.

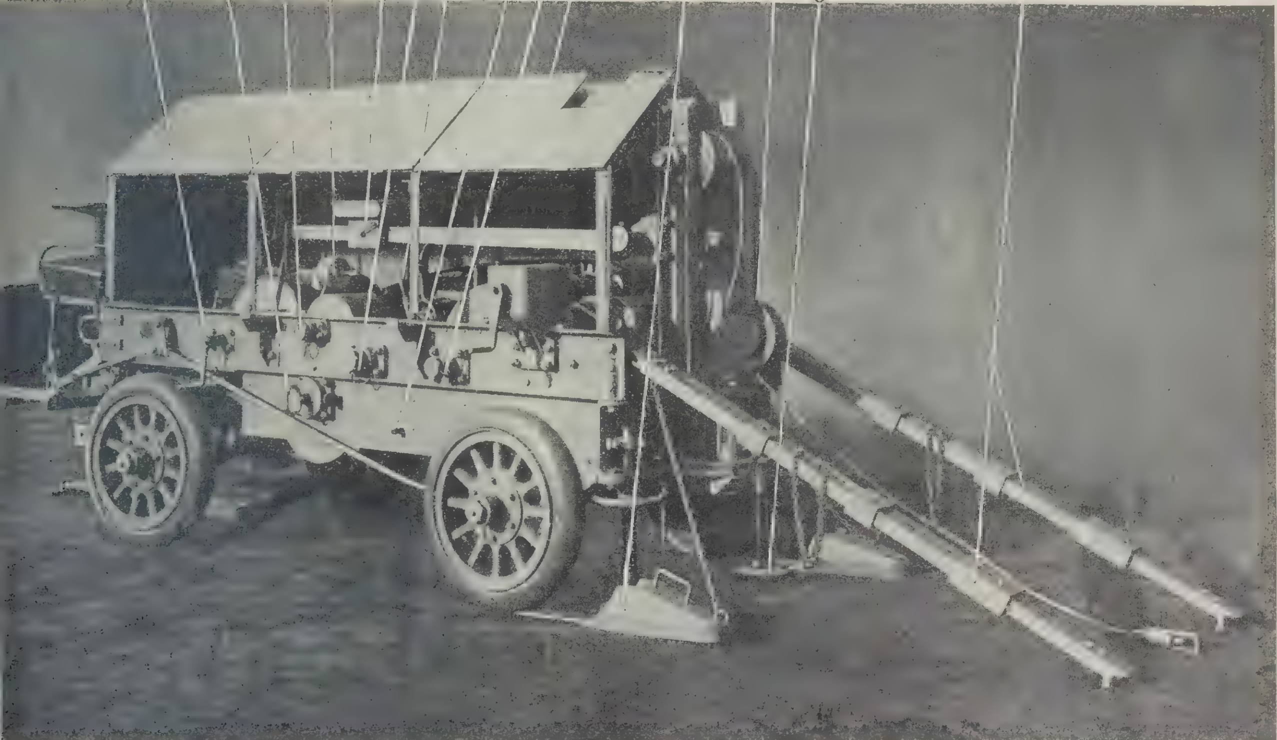
Sämtliche Lager sind mit Metallfutter zu versehen d müssen, soweit es die Bauart zuläßt, nachstellbar sein. cht nachstellbare Lager müssen ausreichende Tragflächen n einer Länge erhalten, die mindestens gleich dem ppelten Durchmesser des Zapfens ist. Sämtliche Lager d Wellen müssen sorgfältig eingepaßt sein. Die Lager rden durch Staufferbüchsen geschmiert. Sämtliche hrauben und Muttern sind gegen selbsttätiges Lösen eckentsprechend zu sichern. Vernieten an Muttern ist r an solchen Teilen zulässig, die später weder gelöst ch festgezogen zu werden brauchen. Alle einem schnellen rschleiß unterliegenden Teile müssen leicht auswechselr sein.

a. Allgemeines.

Die Hauptbaumaße der Maschine, die in Abbildung 1 dargestellt ist, sind folgende:

Länge der ganzen Winde	3 000 mm
Größte Breite	1 500 »
Höhe	1 900 »
Radspur	1 200 »
Radstand	2 000 »
Raddurchmesser	720 »
Gesamtgewicht (ohne Zugseil) etwa	3 600 kg
Einschlag der Steuerung für Wenden auf Radius	2 750 mm

Abb. 1.



Kabelkraftwinde in Arbeitsstellung.

Seitenwand (aufgeklappt)
Teleskopstützen
Hemmschuh
Stirnschmierbüchsen
e Laufgewicht
g Radgummientlastungsfüße
i Handgriff für das Schaltgetriebe
l Hebel für Trommelritzel
m Kapsel für Handkurbel
n Seilablaufrolle
s Hebel für Klotzbremse
t Anwurfkurbel für Motor
u Hebel für Kupplung

Schutzvorrichtungen.

Die vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen sind mitzufern. Sämtliche Getriebe sind möglichst staubdicht einkapseln.

Ersatzteile.

Ein Satz Ein- und Ausstromventile ist mitzuliefern.

Anstrich.

Die Winde ist mit einem dauerhaften grauen Ölfarbenstrich zu versehen.

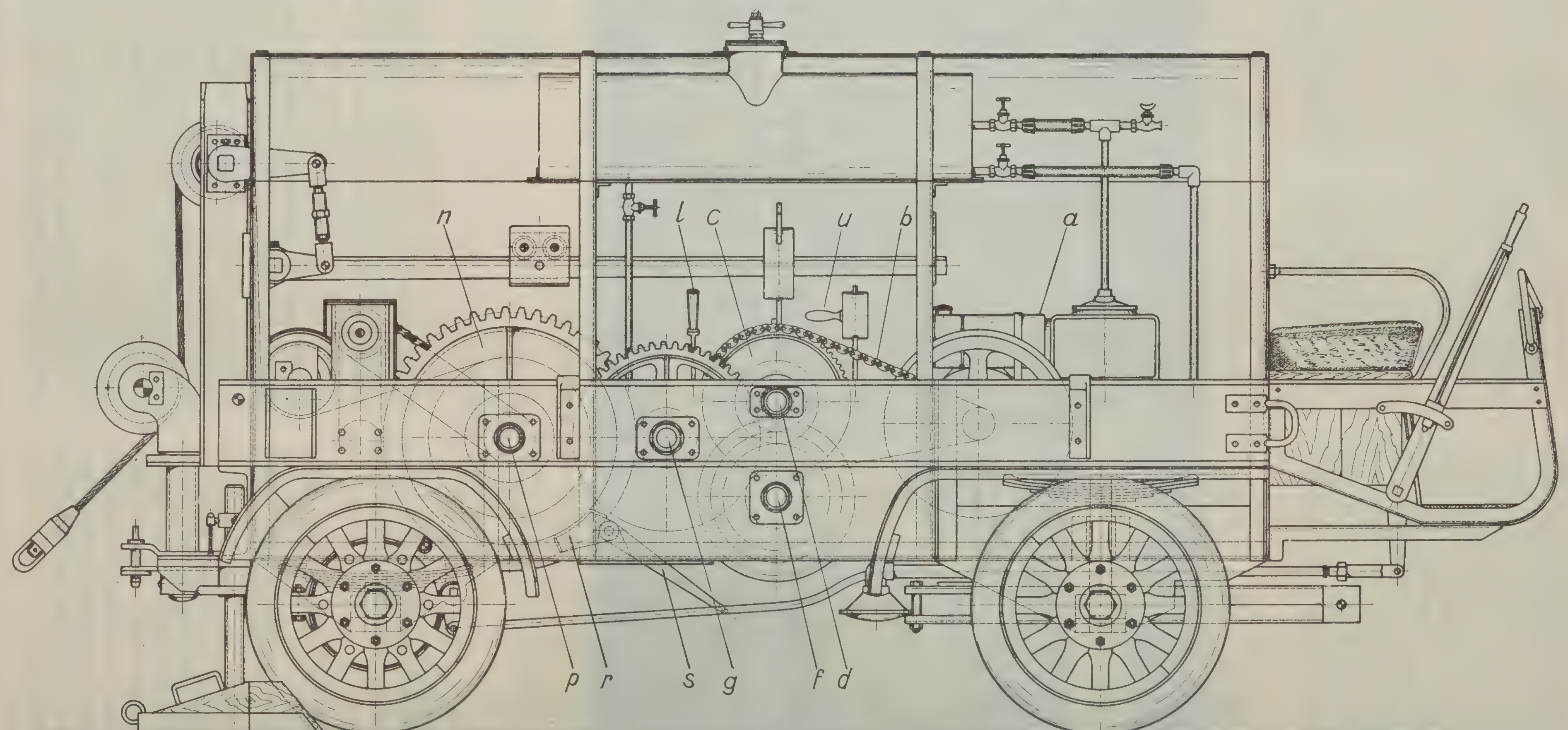
Von den seit 1925 beschafften verschiedenen Arten von belkraftwinden der Maschinenfabriken E. Becker in rlin-Reinickendorf Ost und Ed. Weiler in Berlininersdorf sowie der Gewerkschaft Eisenhütte estfalia in Lünen sollen in folgendem nur die Baut und Arbeitsweise der von der letzteren Firma bezogen neusten Kabelkraftwinden besprochen werden, da sie r Zeit am meisten im Gebrauch sind.

Zum Schutz des Motors und des Triebwerks gegen Witterungsunbilden ist die Winde überdacht. Die ganze metallische Überdachung ist durch Vorhängeschlösser abschließbar, so daß Eingriffe Unberufener beim unbewachten Unterstellen der Maschine erschwert sind. In der Abb. 1 sind die Seitenwände a aufgeschlagen. Die Räder sind gefedert, mit Gummi bereift und bei den neueren Winden auch mit Kotflügeln versehen (vgl. Abb. 4 und 8).

Das Zugseil aus Patent-Gußstahldraht (Bauart Tru-Lay-Neptun) ist 300 m lang und 15 mm dick. Es kann mit drei Seilgeschwindigkeiten gearbeitet werden, 3 m, 6 m und 10 m in der Minute; die zugehörigen Höchstzugkräfte betragen 4 000 kg, 2 500 kg und 1 500 kg. Vorübergehende Überlastungen bis 5 000 kg am Seil sind unbedenklich.

Ein besonderer Vorzug der Winde ist die sicher wirkende selbsttätige Auslösung des Zuges beim Überschreiten der

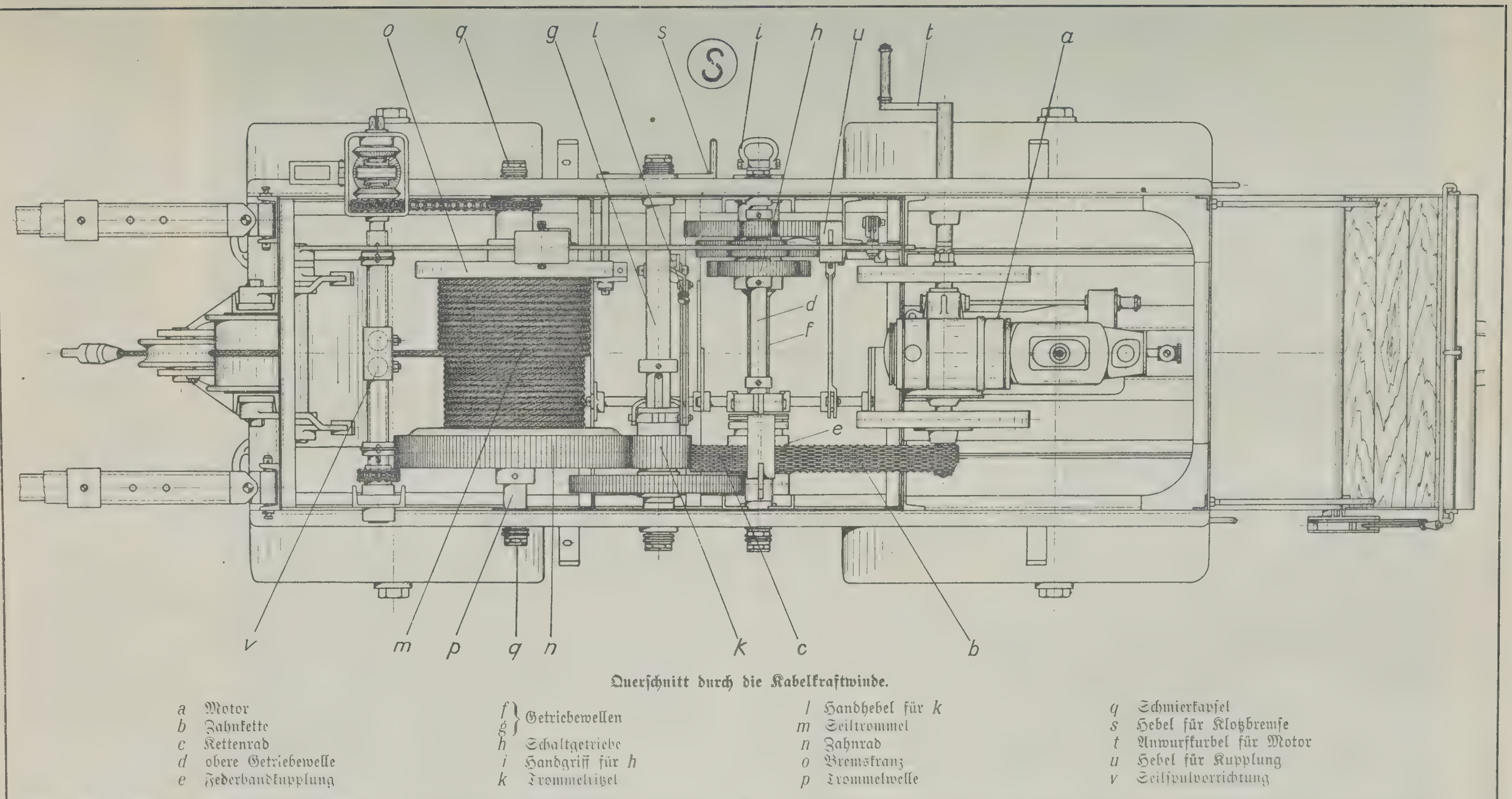
Abb. 2.



Längsschnitt durch die Kabelkraftwinde.

a Motor
b Zahnkette
c Kettenrad
d obere Getriebewelle
f, *g* } Getriebewellen
l Handhebel für Trommelritzel
n Zahnrad
p Trommelwelle
r Klotzbremse
s Hebel für *r*
u Hebel für Kupplung

Abb. 3.



Querschnitt durch die Kabelkraftwinde.

a Motor
b Zahnkette
c Kettenrad
d obere Getriebewelle
e Federbandkupplung
f, g Getriebewellen
h Schaltgetriebe
i Handgriff für h
k Trommelritzel
l Handhebel für k
m Seiltrommel
n Zahnrad
o Bremskranz
p Trommelwelle
q Schmierkapsel
s Hebel für Klotzbremse
t Anwurfkurbel für Motor
u Hebel für Kupplung
v Seilspulvorrichtung

zuläſſigen Höchſtbelaſtung. Durch ein Laufgewicht, das auf einem mit einer Skala verſehenen Waagebalken verſchiebbar iſt (Abb. 1, e), läßt ſich die gewünſchte Höchſtbelaſtung zwiſchen 500 kg und 4 000 kg einſtellen, ſo daß ein Zerreißen der Kabel infolge zu hoher Zugbeanſpruchung nicht mehr vorkommen kann. Ein ſofortiges Anhalten der Maſchine wird außerdem durch eine Momentkupplung ermöglicht. Die Wirkungsweiſe der Auslöſevorrichtung wird ſpäter beſchrieben werden. Die Zugleiſtung wird außerdem als Diagramm fortlaufend aufgezeichnet. Dieſe Aufzeichnungen ſind beſonders wertvoll, weil ſo die für jede Kabellänge und jedes Kabelgewicht erforderliche Zugkraft zuverläſſig feſtgeſtellt werden kann.

Hervorzuheben iſt ferner die geſicherte Standfeſtigkeit der Winde, die durch Teleſkopſtützen (Abb. 1, b), Hemmſchuhe (Abb. 1, c) und Tragpratzen (Abb. 1, g) für alle Seilbelaſtungen und für alle örtlichen Verhältniſſe erreicht wird. Die um eine ſenkrechte Achſe ſchwenkbare Ablaufrolle für das Kabelſeil (Abb. 1, n) geſtattet eine Winkelaufſtellung der Maſchine zum Seil bis zu 80° nach beiden Seiten, falls ungünſtige Raumverhältniſſe die Aufſtellung in gerader Linie mit dem Zugſeil nicht zulaſſen. Die Teleſkopſtützen ſind für dieſe Winkelaufſtellung mit Kreuzgelenken verſehen.

Sämtliche Schaltungen in der Winde liegen, vom Führerſitz geſehen, an der rechten Seite in handlicher Höhe. Sie können ausgeführt werden, ohne daß der Schaltwärter ſeinen Standort zu verändern braucht.

b. Das Windenwerk.

Das Innere des Wagenkaſtens, der aus Profileiſen und Blechen zuſammengenietet und durch Winkelrahmen verſteift iſt, wird von dem Windenwerk ausgefüllt, das aus Motor, Getriebe und Seiltrommel beſteht.

1. Als Antriebskraft dient der einzylindrige 6-PS-Benzolmotor Ma 216 der Deutzer Motorenwerke. Der Motor macht 700 Umdrehungen in der Minute und iſt mit zwei Schwungrädern, Umlaufkühlung und Magnetzündung ausgeſtattet. Er iſt im vorderen Teil des Wagenrahmens untergebracht (Abb. 2 und 3, a) und von allen Seiten leicht zugänglich. Pleuelſtange und Kolben können ohne Ausbau anderer Windenwerkteile leicht herausgenommen werden. Werden größere Inſtandſetzungen am Motor notwendig, ſo wird er ſeitlich ausgebaut, ohne daß das Dach abgenommen zu werden braucht. Der Brennſtoffbehälter iſt am Motor angeſchnallt und reicht mit ſeinem 10-Liter-Inhalt etwa für acht Betriebsſtunden bei einer durchſchnittlichen Belaſtung des Motors mit 3 PS. Der Motor verbraucht für die Stunde und die PS 250 g Benzol und 50 g Schmieröl. Im Windendach iſt ein Waſſerbehälter mit etwa 150 l Inhalt aufgehängt, der das Kühlwaſſer für den Motor enthält. Die Öffnung des Füllſtutzens liegt oberhalb des Daches und wird mit einem angeketteten Schraubdeckel verſchloſſen.

2. Die Motorumdrehungen werden durch eine geräuſchlos arbeitende Zahnkette (Abb. 2, 3, 4, b) auf das im Mittelfeld der Winde gelagerte Getriebe übertragen. Zum Nachſpannen der Kette iſt der Motor auf ſeiner Unterlage durch Druckſchrauben verſchiebbar. Das Kettenrad (Abb. 2 und 3, c) auf der oberen Getriebewelle (Abb. 2, 3, 4, d) iſt auf die Treibſcheibe der Federbandreibungskupplung (Abb. 3, e) aufgekeilt, die gleich gut ein langſames Einrücken und ſchnelles Ausrücken geſtattet. Die Getriebewellen (Abb. 2 und 3, d und g) ſind im Windenkaſten in Stecklagern, die durch beſondere Kapſeln an Sicherungsplatten von außen geſchmiert werden, gelagert und können jede für ſich nach Abſchrauben eines Lagers ausgebau werden. Zwiſchen zwei Wellen (Abb. 2 und 3, d und f) lie das Schaltgetriebe (Abb. 3 und 4, h), ein Ziehkeilgetrie beſonders kräftiger Bauart, das am Handgriff (Abb. und 4, i) betätigt wird. Die drei Schaltſtellungen en ſprechen den verſchiedenen Einziehgeſchwindigkeiten vo 3 m, 6 m und 10 m in der Minute am Seil bei mittlere Wicklungsdurchmeſſer von etwa 450 mm auf der Tromme Die Zahnräder des Schaltgetriebes ſowie die der nächſte beiden Vorgelege auf den Wellen (Abb. 2 und 3, f und ſind ſämtlich aus Stahl mit aus dem Vollen gefräſt Zähnen hergeſtellt. Auf dieſe Weiſe iſt ein gedrungene kräftiges Getriebe bei kleinſten äußeren Abmeſſungen e zielt worden. Das Trommelritzel (Abb. 3, k) auf der We (Abb. 3, g) iſt durch Handhebel (Abb. 2 und 3, l) ausrü bar; dies iſt beim Seilabtrommeln, Kabelausziehen uſ ſehr zweckmäßig.

3. Die Seiltrommel (Abb. 3 und 4, m) iſt in eine Stück mit einem Zahnrad (Abb. 2, 3, 4, n) und de Bremskranz (Abb. 3 und 4, o) aus Stahl gegoſſen. E nimmt für gewöhnlich 300 m Seil auf, doch ſind d Bordränder ſo groß bemeſſen, daß auch 400 m Seil vo 15 mm Durchmeſſer gut aufgewickelt werden können. D Trommelachſe (Abb. 2 und 3, p) liegt feſt im Winde rahmen und verſteift ſo den hinteren, am ſtärkſten b anſpruchten Windenteil. Die Trommel läuft in Büchſ loſe darauf, ſeitlich geführt durch Bund- und Stellrin Geſchmiert wird das Getriebe durch Bohrungen der We mit Hilfe von Fettkapſeln (Abb. 3, q). Auf den Brem kranz (Abb. 3, o) wirkt eine kleine Klotzbremſe (Abb. 2, für das Seilabziehen; ſie wird durch einen Hebel (Abb. und 3, s) angedrückt. Alle Hebel und Griffe zur Betätigu der Winde ſowie Anwerfkurbel (Abb. 3, t) des Motors u Einſchalthebel (Abb. 2 und 3, u) der Kupplung ſind ſo g legt, daß ſie leicht vom Bedienungsmann erreicht werd können, ohne daß er ſeinen Standort S (Abb. 3) ände

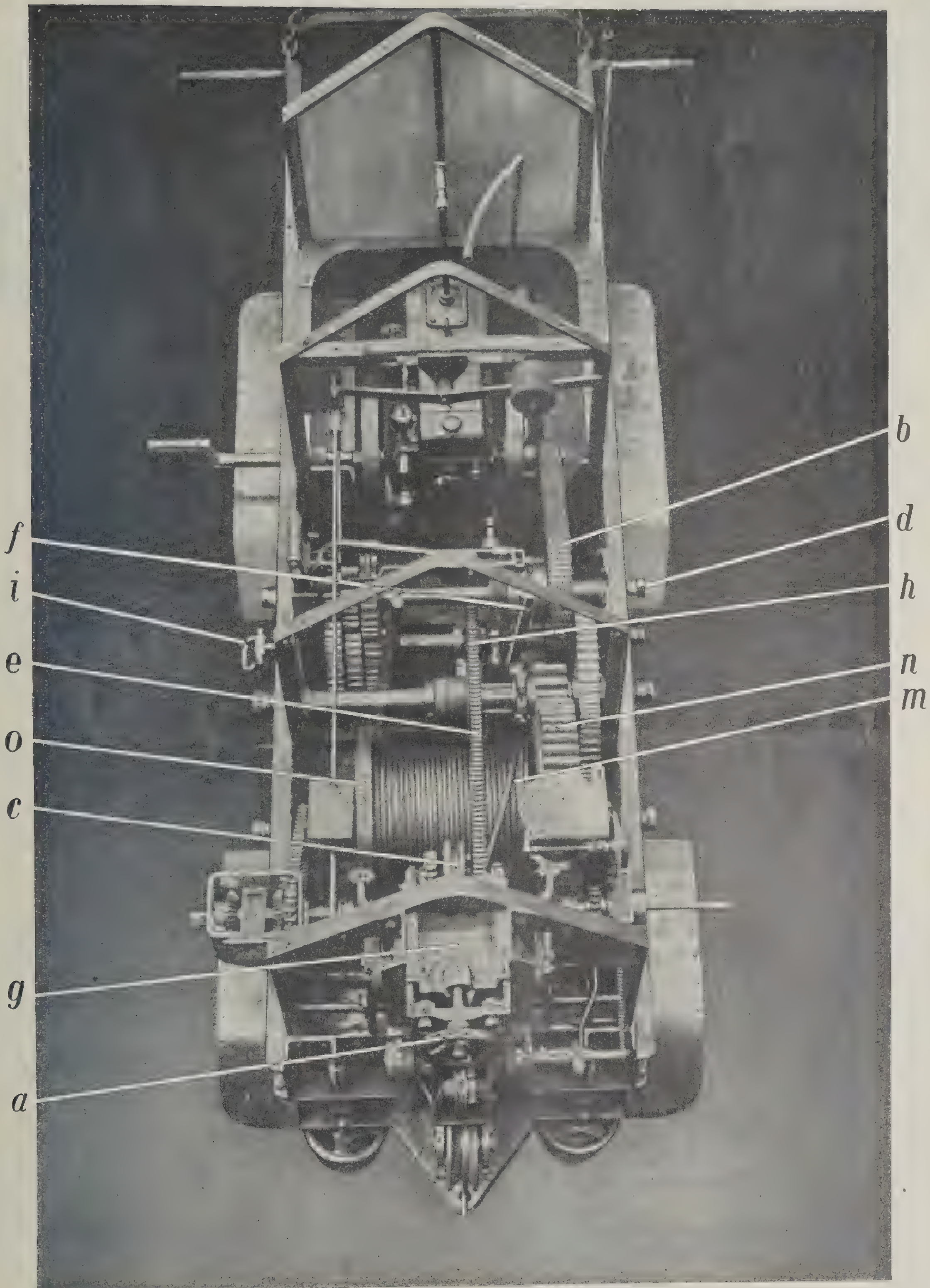
c. Seilführung.

Die der Führung und Umlenkung des Seils ſowie d Zugkraftmeſſung uſw. dienenden Einrichtungen ſind der Rückwand der Kabelwinde angebracht (Abb. 8). Abb. 5 ſind dieſe Elemente ſchematiſch dargeſtellt. D von der Trommel ablaufende Seil (Abb. 3 und 4, m) ge zunächſt über die Führungsrollen der Spulvorrichtu (Abb. 3, v), wird dann über eine weitere Rolle, die a einer feſtſtehenden Achſe ſeitlich etwa 400 mm entſpreche der Stellung der Spulvorrichtung wandern kann, n oben abgelenkt und läuft über eine exzentriſch gelager die Maximalausſchaltung der Federbandkupplung tätigende Umlenktrommel (Abb. 8, g) wieder nach unte Auf dem Wege nach unten erfährt das Seil eine gerin Ablenkung durch zwei kleine Druckrollen (Abb. 8, c und die die Zugkraftmeſſung uſw. im Seil bewirken. Von d wird das Seil über die hintere, nach jeder Seite um 8 ſchwenkbare Seilablaufrolle (Abb. 8, n) zum Kabelſcha geleitet. Sämtliche Rollen ſind aus Stahlguß gearbei und zur möglichſten Schonung des Seils mit breiten, arbeiteten Rillen verſehen.

d. Seilſpulvorrichtung.

Die der Seiltrommel unmittelbar vorgelagerte Sp vorrichtung (Abb. 3, v) dient zum gleichmäßigen glatt genau lagenweiſen Aufwickeln des Seils. Sie iſt v großer Wichtigkeit für die Schonung des Zugſeils. Abb. gibt eine ſchematiſche Darſtellung der Vorrichtung. D Seil 1 läuft zwiſchen zwei kleinen Leitrollen 2 hindur

Abb. 4.

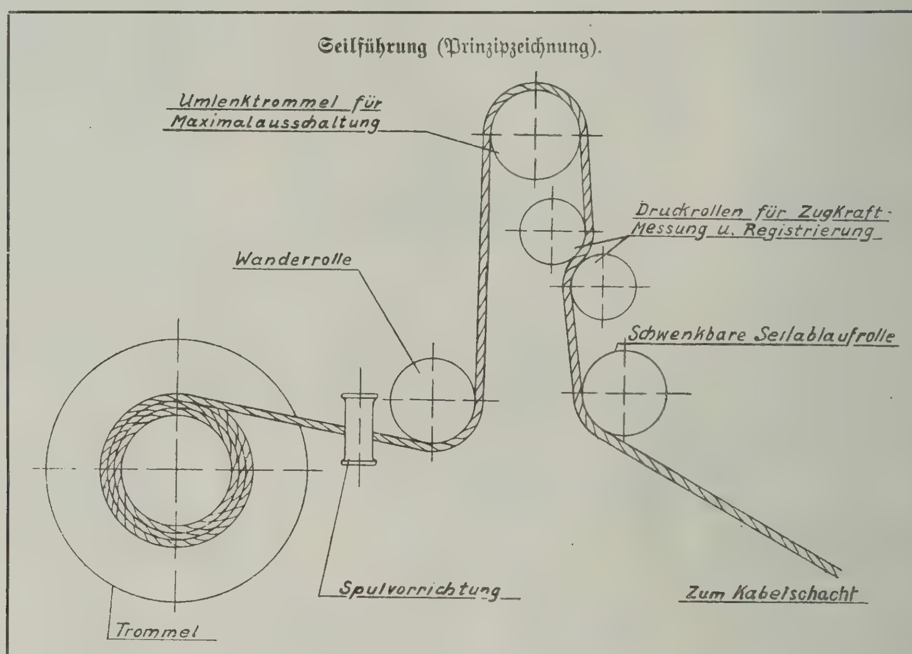


Aufsicht in das Windengetriebe.

a Handrad für Seilabwurf
b Zahnkette
c Wanderrolle
d Obere Getriebewelle
e Gallsche Gelenkkette
f Handhebel
g Schlitten
h Schaltgetriebe
i Hebel für *h*
m Seiltrommel
n Zahnrad
o Bremskranz

die von den beiden Wandermuttern 3 und 4 gehalten werden. Die Muttern werden durch die beiden Gewindespindeln 5 und 6 hin und her bewegt. Die Steigung der Spindeln entspricht dem Seildurchmesser. Die Kraftübertragung und Drehung der unteren Spindel 6 wird durch das Kettengetriebe 7 bewirkt. Die Umschaltung auf die Bewegungsrichtungen übernimmt die obere Wandermutter, die in den Endstellungen die Schaltringe 8 zur Seite drückt. Die Schaltringe sind durch Querkeile mit dem in der Bohrung der oberen Spindel liegenden Schaltgestänge verbunden, welches im Getriebekasten 9 das Kupplungsstück 10 im gleichen Sinne hin und her schiebt. Dadurch wird das mit Klauen versehene Kupplungsstück je nachdem mit dem Kegelrad 11 oder 12 gekuppelt. Die drei Kegelräder im Getriebekasten bilden ein Wendegetriebe, derart, daß die Kegelräder 11 und 12 verschiedene Drehrichtung haben und gleicherweise auch die Spindel bzw. die Wandermuttern entsprechend dem Gange der Seilwicklung in der zugehörigen Richtung bewegen. Die ganze Vorrichtung wird durch das Kettengetriebe 13 von der Trommel aus angetrieben, und da die Gewindesteigung = Seildurchmesser ist, entspricht eine Trommelumdrehung einer Spindelumdrehung. Da erfahrungsgemäß sich der Seildurchmesser durch den Gebrauch infolge Zusammenziehung und Abnutzung im Laufe der Zeit etwas ändert, sind die Schaltringe nach jeder Seite etwa 5 mm nachstellbar. Durch eine Falle des durch einen Deckel verschlossenen Getriebekastens kann das Kupplungsstück 10 in der Mittelstellung (ungekuppelt) festgehalten werden, da die Spulvorrichtung beim Seilabziehen nicht mitlaufen darf. Mit Hilfe einer auf den Vierkant 14 aufgesetzten Handkurbel der oberen Spindel werden die Wandermuttern entsprechend der letzten Seilwicklung in die richtige Lage gedreht. Auf diese Weise ist ein genaues Weiterwickeln des Seils nach Unterbrechungen möglich.

Abb. 5.



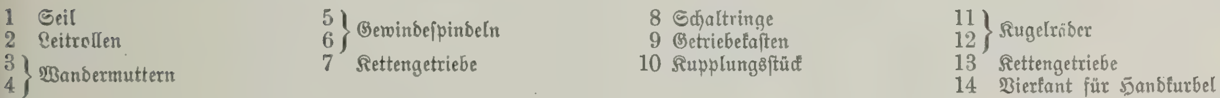
e. Selbsttätige Auslösung der Hauptgetriebekupplung.

Wie bereits unter c »Seilführung« erwähnt, läuft das Zugseil über eine Umlenktrommel im Giebel der Rückwand (Abb. 8, g); diese Umlenkung des Seils dient zur Auslösung der Hauptgetriebekupplung, wenn eine b stimmte, auf dem Waagebalken durch das Laufgewic eingestellte Belastung überschritten wird. Die Wirkung weise der Gesamteinrichtung ist schematisch in Abb. 7 da gestellt. Es ist 1 die exzentrisch gelagerte Umlenktromme infolge des doppelten Seilzuges s_1 und s_2 entsteht in d Exzenterwelle ein Drehmoment, dem das Gleichgewic durch das Laufgewicht 2 auf dem Waagebalken 3 (vg Abb. 1, e) über das Hebelgestänge 4 gehalten wird. Wäch nun mit steigendem Seilzug das Drehmoment um ei Geringes über die Gleichgewichtslage hinaus, so hebt si der Waagebalken 3 an und zieht durch Lasche 5 den Fe haltehebel 6 hoch. Der frei werdende Kupplungshebel geht unter der Einwirkung von Feder 8 zurück, und d Kupplung ist ausgelöst. Bei den älteren Lünen-Winde wird die Kupplung statt durch eine Feder durch ein Un fallgewicht ausgeschaltet. Bei dem ganzen Vorgang hab die einzelnen Elemente nur sehr geringe Wege zurü zulegen, so daß die Auslösezeit sehr kurz ist. Außerde sind die Hauptbelastungsgelenke mit Tonnenlagern ve sehen, die sich infolge ihrer Eigenart niemals festsetze den Bewegungen der Eisenteile folgen können und dah eine hohe Empfindlichkeit des Mechanismus gewährleiste

f. Seilabwurfvorrichtung.

Zum leichteren Abziehen des Seils von der Tromm beim Einführen in die Kabelkanäle sind die Winden m einer Seilabwurfvorrichtung ausgerüstet worden. Hie mit verbunden ist eine Seilbremse, die ein straffes Au spulen des Seils auf die Trommel ermöglicht, auch wen keine Last am Seil hängt, d. h. kein Kabel ein- oder au gezogen wird. Durch ein Handrad (Abb. 4 und 8, a) a hinteren Giebel des Windendaches wird auf das über d Umlenktrommel (Abb. 8, g) laufende Seil entweder die a getriebene Wenderolle (Abb. 4, c) oder der Bremsschu (Abb. 8, i) gedrückt. Rolle und Bremsschuh sind an eine Schlitten (Abb. 4, g) angebracht. In der Mittelstellun die der Arbeitsstellung entspricht, sind beide Elemente vo Seil frei. Das Auswerfen des Seils kann, entspreche den Schaltungen im Hauptgetriebe, in drei Geschwindi

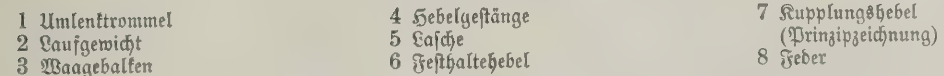
Abb. 6.



Spulvorrichtung (schematische Darstellung).

1 Seil
2 Leitrollen
3, 4 Wandermuttern
5, 6 Gewindespindeln
7 Kettengetriebe
8 Schaltringe
9 Getriebekasten
10 Kupplungsstück
11, 12 Kugelräder
13 Kettengetriebe
14 Vierkant für Handkurbel

Abb. 7.



Selbsttätige Auslösung.

1 Umlenktrommel
2 Laufgewicht
3 Waagebalken
4 Hebelgestänge
5 Lasche
6 Festhaltehebel
7 Kupplungshebel (Prinzipzeichnung)
8 Feder

keiten vorgenommen werden, und zwar in 0,5, 1,03 und 1,72 m/sek. Die Vorrichtung wird durch eine Gallsche Gelenkkette (Abb. 4, e) von der unteren Getriebewelle aus in Wagenmitte angetrieben. Das Ein- und Ausschalten geschieht mit der Hauptgetriebekupplung (Federbandkupplung). Während des Kabelziehens wird die Abwurfvorrichtung durch eine besondere Klauenkupplung am Handhebel (Abb. 4, f) von dem Getriebe abgeschaltet, also nicht mehr mitgeschleppt.

g. Vorrichtung zur Aufzeichnung der Zugkraft.

Zur Verhütung von Kabelschäden ist es zweckmäßig, eine Nachprüfung der Zugkräfte zu ermöglichen, die beim Einziehen auf das Kabel ausgeübt worden sind. Die Winde trägt zu diesem Zweck eine Vorrichtung, die auf ein Diagrammblatt die in jedem Augenblick auftretenden Zugkräfte aufzeichnet. Die Diagrammlänge entspricht dabei der Seillänge (normalerweise 300 m). Das mit wechselnden Kräften aufeinanderwirkende Spiel von Zugseil, das über ein drehbar gelagertes Rollensystem geführt ist, und vorgespannter Spiralfeder betätigt ein Übertragungsgestänge, das an der Registriertrommel einen Schreibstift bewegt. In einem Schwingensystem (Abb. 8, h), das in zwei Lagern b drehbar ist, sind die Seilablenkrollen c und d gelagert. Das zwischen den Rollen durchlaufende Seil sucht sich unter der Einwirkung der Last geradlinig zu ziehen, wird aber durch die sich der Schwinge entgegenstemmende Spiraldruckfeder 0 daran gehindert. Die Seilablenkung wird etwas geringer, verschwindet jedoch nicht ganz, so daß das System in Spannung bleibt. Die kleinen Bewegungen der Schwinge überträgt Hebel q und Gestänge r auf den Schreibstift. Bei ungespanntem Seil drückt die Feder 0 die Schwinge auf den Bügel s zurück und bewirkt damit, daß der Schreibstift auf die Nullinie des Diagramms zurückgeht. Die Schreibtrommel t wird durch die Seilrolle d über die Zahnräder u und das Kettengetriebe v auf die Schnecke und das Schneckenrad w des Registrierapparats gedreht. Durch ein kleines Handrad kann die Schreibtrommel ausgerückt werden, damit sie bei Unterbrechungen und Zurückziehen des Seils nicht mit zurückgedreht wird. Aus Abb. 9 wird noch die günstige Lage des Schreibapparats x ersichtlich, die es dem Windenführer von seinem Bedienungsstandort aus ermöglicht, jederzeit die gerade auftretende Zugkraft abzulesen; auch ist die Drehrichtung der Schreibtrommel so gewählt, daß der Windenführer den ganzen Verlauf der Zugkräfte auf dem ablaufenden Teil des Diagrammblatts stets verfolgen kann.

Dieses System arbeitet parallel mit der selbsttätigen Auslösung und bedeutet eine wesentliche Vervollkommnung der Kabelkraftwinde. An Hand des aufgenommenen und in Abb. 10 wiedergegebenen Diagramms lassen sich die verschiedensten Prüfungen vornehmen, wie Feststellung der Länge des eingezogenen Kabels, Unterbrechungen während des Einziehens, Hindernisse im Kanal usw.

h. Arbeitsweise, Betrieb der Winde.

Die Kabelkraftwinde wird mit Lastwagen oder Schlepper unter Benutzung der Anhängedeichsel zur Baustelle gebracht. Die Teleskopstützen werden abgenommen und gegen den Schachtrahmen gestützt an die Wände angesetzt (Abb. 1, b). Bei geringen Zugbelastungen genügen die Hemmschuhe (Abb. 1, c). Die Seitenklappen der Umrahmung (Abb. 1, a) werden aufgeklappt, die Stirnschmierbüchsen (Abb. 1, d) des Windenwerks etwas nachgezogen, die Feder- und Radgummi-Entlastungsfüße (Abb. 1, g) niedergeschraubt. Mit dem Laufgewicht (Abb. 1, e) wird die zu lässige Zugleistung und am Handgriff (Abb. 1, i) die ge wünschte Zuggeschwindigkeit eingestellt. Kühlwasser Treiböl- und Schmierölhähne werden geöffnet. Nunmeh wird die Kupplung am Handgriff (Abb. 1, u) ausgeschalt und der Motor mit der Kurbel (Abb. 1, t) angeworfen. De Motor läuft also ohne Belastung an. Bevor nun da Trommelritzel (Abb. 3, k) mit dem Handhebel (Abb. und 3, l) eingerückt wird, ist das Windenseil von den Tel graphenarbeitern (mit Unterstützung der Seilabwur vorrichtung) durch die Kanalöffnung zu ziehen. Hierbe regelt der Maschinenwärter durch den Hebel am Vierkan (Abb. 1, s) mit der Klotzbremse den Seilabwurf von de Trommel. Sodann wird das Kabel in gewöhnlicher Weis vom Einführungsschacht aus durch den Kanal gezoge Mit zunehmender Länge des einzuziehenden Kabels steig der Hemmungswiderstand im Rohr und damit die er forderliche Zugkraft. Dementsprechend muß das Lau gewicht (Abb. 1, e), das in jeder Stelle nur eine bestimm höchste Zugkraft am Seil zuläßt, verschoben werden. I verhältnismäßig kurzer Zeit hat der Maschinenführer da Gefühl für den normalen Widerstandswert bei jeweils ei gezogener Kabellänge. Die der Trommel vorgeschalte Spulenvorrichtung des Seils legt Umschlingung an Um schlingung und Lage auf Lage. Durch diese genaue Sei aufspulung auf der Trommel wird das Seil geschont, un das Einziehen geschieht gleichmäßig ohne Ruck und Sto Ist das Kabel eingezogen, so werden die Stützen od Hemmschuhe weggenommen, die Tragfüße hochgeschraub und die Winde wird zum nächsten Einziehschacht beförder

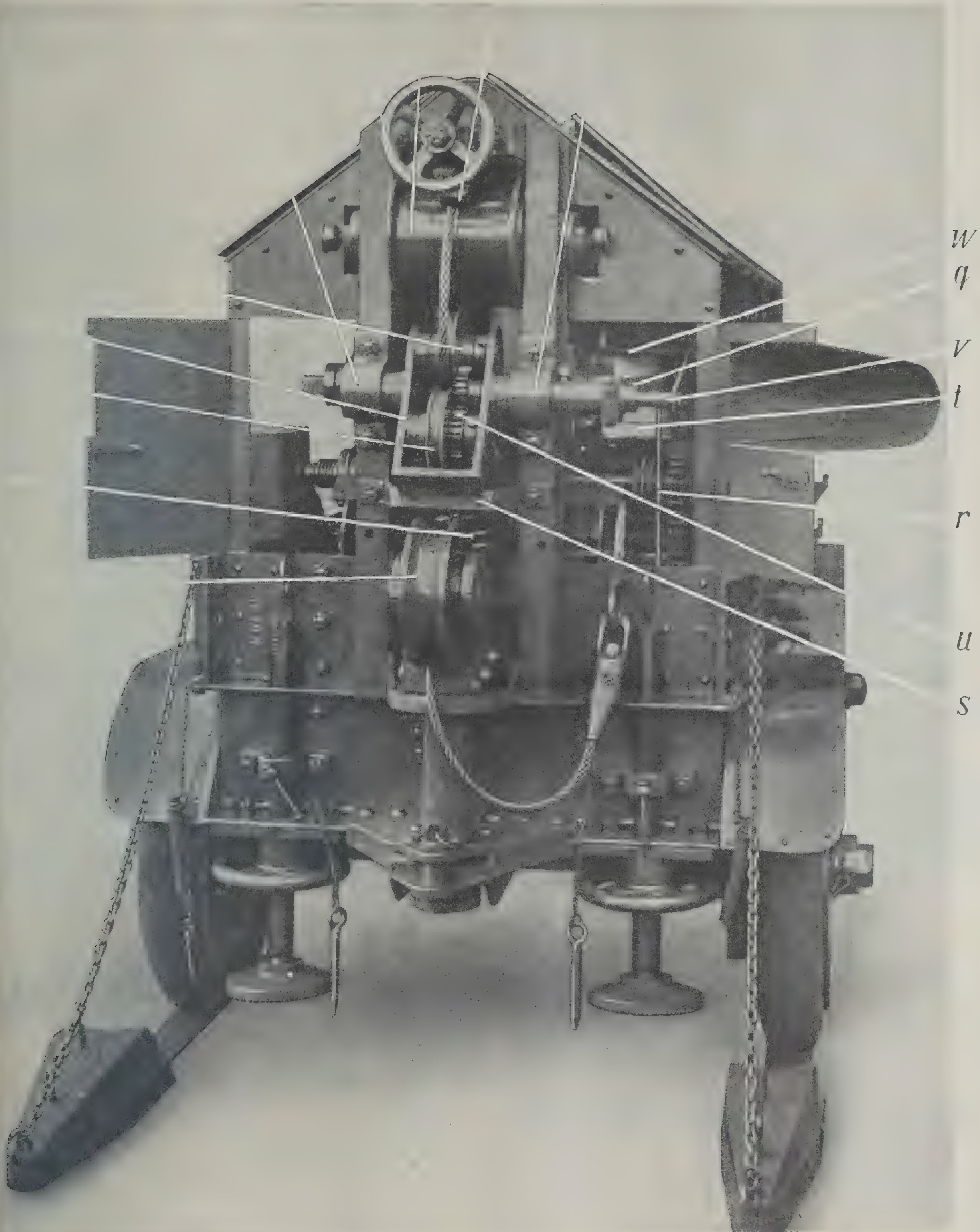
Sollte aus irgendeinem Grunde der Motor versagen, s besteht die Möglichkeit, mit Hilfe der beigegebenen Hand kurbeln unter Ausschaltung des Motors von Hand weite zuarbeiten. Zu diesem Zweck werden die Kapsel (Abb. 1, m) auf jeder Windenseite abgeschraubt und d Handkurbeln auf die an der ersten Getriebewelle a gebrachten Vierkante gesteckt.

i. Wirtschaftlichkeit der Kabelkraftwinde.

Wie im Eingang erwähnt, zwangen in erster Lin betriebstechnische Gründe bei dem gewaltig gesteigert Umfang der Kabelarbeiten in einer Anzahl von Ortsnetze die Handwinde durch die wesentlich leistungsfähigere Kraf winde zu ersetzen. Daß der Kraftbetrieb auch in wir schaftlicher Hinsicht dem Handbetrieb überlegen ist, soll i folgenden dargelegt werden.

In seinem Aufsatz »Kraftfahrzeuge im Groß-Berlin Telegraphenbau« in Heft 5 von 1928 der Zeitschri »Telegraphen- und Fernsprechtechnik« hat der Vorsteh des Telegraphenbauamts Berlin, Oberpostdirektor Litzi ger, die jährlichen Kosten eines Hauptkabelziehtrupps i Hand- und Maschinenbetrieb gegenübergestellt. Nach sein Berechnungen haben die im Kalenderjahr 1927 im Gro Berliner Netz benutzten sechs Kabelkraftwinden eine E sparnis von 52 289 RM gegenüber dem Handbetrieb bracht. Hierbei ist die durchschnittliche Tagesleistung d Kraftwinde mit 0,413 km, die der Handwinde m 0,230 km angenommen, beide Leistungen bezogen auf e 500-p-Kabel mit 0,8 mm dicken Leitern. Die Berechnung sind sehr sorgfältig und vorsichtig aufgestellt und durcha nicht zugunsten des Kraftbetriebs gefärbt. Im Gegent erscheint die Frist von sechs Jahren für die Abschreibu der Kraftwinde eher etwas zu kurz bemessen. Jedenfa bringen die Ausführungen den Nachweis, daß für Dau leistungen bei Kabelarbeiten der Kraftbetrieb auch in wi

Abb. 8.



Rückansicht der Kraftwinde.

a Handrad
b Lager für Schwingensystem
c, d Seilablenkrollen
g Umlenktrommel
h Schwingensystem
i Bremsschuh
n Seilablaufrolle
o Spiraldruckfeder
q Hebel
r Gestänge für Schreibstift
s Bügel
t Schreibtrommel
u Zahnräder
v Kettengetriebe
w Schneckenrad

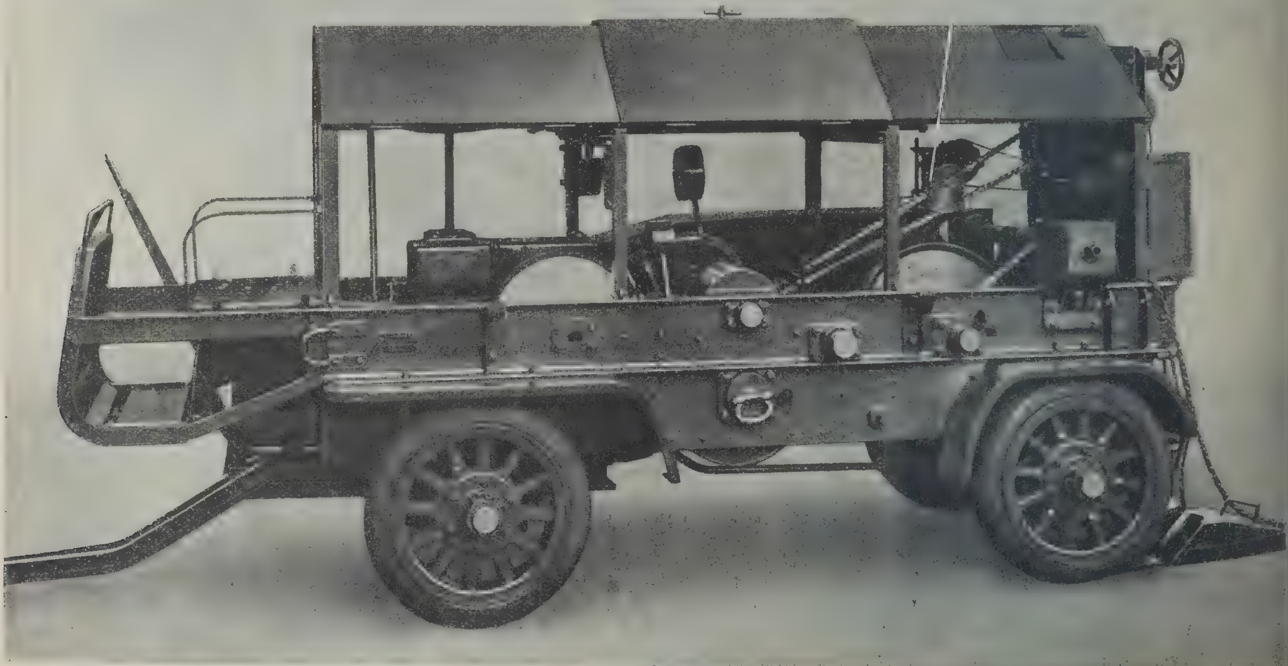
schaftlicher Hinsicht dem Handbetrieb weit überlegen ist. Allerdings ist Voraussetzung, daß die Arbeiten sehr sorgfältig eingeteilt werden, um Leerlauf zu verhüten.

Zu ähnlich günstigen Ergebnissen kommt eine andere Baudienststelle außerhalb Berlins. Bemerkenswert ist, daß sie, ebenso wie Litzinger, die Leistungsfähigkeit der Kraftwinde ungefähr doppelt so hoch ansetzt, wie die der Handwinde. Die durchschnittlichen Tagesleistungen beider Winden sind allerdings doppelt so hoch wie die von Litzinger errechneten. Danach soll die Tagesleistung der Kraftwinde bei einer Bautruppstärke von 18 Arbeitern im Durchschnitt 800 m 500-p-Röhrenkabel mit 0,8 mm dicken Leitern betragen, diejenige der Handwinde unter gleichen Bedingungen 400 m. Auf eine Bautruppstärke von 10 Arbeitern umgerechnet ergeben sich daraus für das Einziehen von 1 km Kabel mit der Kraftwinde 2,25 Bautage und mit der Handwinde 4,5 Bautage. Es liegt um so weniger Veranlassung vor, an diesen recht günstigen Leistungen zu zweifeln, die im Vergleich zu Berlin durch die wesentlich verschiedenen örtlichen Verhältnisse zu erklären sind, als ja auch Oberpostdirektor Litzinger in seinem Aufsatz als Spitzenleistung eines Tages die sogar über diese Zahlen noch erheblich hinausgehende Länge von 992 m 500-p-Kabel mit 0,8-mm-Leitern angibt.

Die betreffende Oberpostdirektion stellt für das Jahr folgende Rechnung auf:

1. Zinsen und Abschreibung der Kraftwinde, Beschaffungspreis 13 000 ℛℳ	2 600	ℛℳ,
2. Benzol	1 050	»
3. Schmieröl	150	»
4. Lohn des Maschinisten	1 820	»
5. für An- und Abschleppen der Winde	1 680	»
6. Arbeiterlöhne	32 760	»
Zusammen	40 060	ℛℳ.

Abb. 9.



Kraftwinde mit Zugkraftregistriervorrichtung.
X Schreibapparat

Für diese Summe können an 300 Arbeitstagen m 18 Arbeitern 240 km 500-p-Kabel mit 0,8 mm dick Adern eingezogen werden, während für die gleiche Leistun im Handbetrieb 65 520 ℛℳ aufzuwenden wären. Dur die Kraftwinde wird mithin eine jährliche Ersparnis vo 65 520 — 40 060 ℛℳ = 25 460 ℛℳ, also 63,5 v H de Betriebskosten erzielt. Leider ist die Kostenberechnung fü den Handbetrieb nicht im einzelnen erläutert, so daß ei Nachprüfung nicht möglich ist.

Das Bild ändert sich, wenn die Kraftwinde nicht un unterbrochen das ganze Jahr, sondern nur zeitweise im B trieb ist. Wird die Winde z. B. nur 2 Monate im Jah betrieben, so stellen sich die Kosten unter Zugrundelegun der gleichen Zahlen wie folgt. Hierbei ist der Einfachhe halber die Abschreibung für die Kraftwinde wieder in de selben Höhe angenommen wie im vorigen Beispiel, obwo man zweifellos die Lebensdauer der Winde bei einer B triebszeit von nur 50 Tagen im Jahr höher annehme kann, als bei einer solchen von 300 Tagen.

1. Zinsen und Abschreibung der Kraftwinde, Beschaffungspreis 13 000 ℛℳ	2 600	ℛ
2. Benzol	175	»
3. Schmieröl	25	»
4. Lohn des Maschinisten	303	»
5. An- und Abschleppen der Winde	260	»
6. Arbeiterlöhne	5 460	»
Zusammen	8 823	ℛ

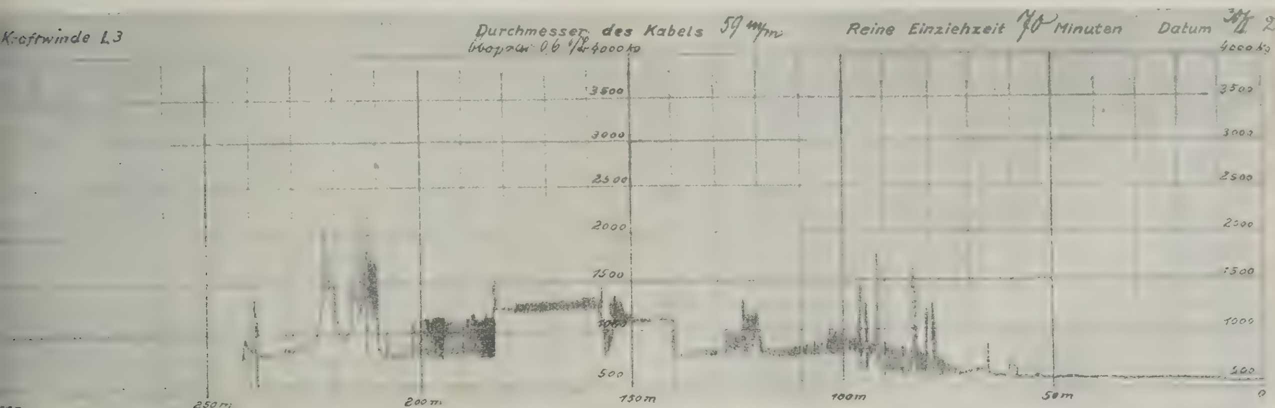
Die Kosten des Handbetriebs betragen für die gleich Zeit und Leistung 10 920 ℛℳ, so daß sich selbst bei diese kurzen Benutzungsdauer der Kraftwinde immer noch ei Ersparnis von 10 920 — 8 823 = 2 097 ℛℳ ergibt, d. annähernd 1/6 des Beschaffungspreises der Kraftwinde.

Daß durch den Kraftbetrieb Ersparnisse zu erzielen sin läßt sich auch folgendermaßen nachweisen.

Da der Motor im Durchschnitt mit etwa 3 PS belastet und, wie schon oben erwähnt, für die PS-Stunde 250 g nzol und stündlich 50 g Schmieröl verbraucht, erfordert e Betriebsstunde bei einem Preise von 50 *Rpf* für das logramm Benzol und 80 *Rpf* für das Kilogramm hmieröl an reinen Sachkosten etwa 0,42 *RM*. Für standhaltung einschließlich Ersatz bei Betriebsstörungen d jährlich etwa 1 200 *RM*, für 300 Werktage mit zummen 2 400 Arbeitsstunden also stündlich 0,50 *RM* zu hnen. Nimmt man einen Stundenlohn für den Maschinwärter von 1,45 *RM* an, so kostet die Betriebsunde der Kraftwinde ungefähr 0,42 + 0,50 + 1,45 = 2,37 *RM*. Hierzu kommt der anteilige Betrag für bschreibung und Verzinsung, den man bei dem neuerngs gestiegenen Preise der Kabelkraftwinde mit rund 000 *RM* jährlich annehmen kann. Für 300 Arbeitstage r Kraftwinde oder 2 400 Stunden ergibt dies stündlich 000 : 2 400 = 1,25 *RM*, so daß die Betriebsstunde der raftwinde sich auf 2,37 + 1,25 = 3,62 *RM* stellt. tellt man die Kosten für die Betriebsstunde der Handinde gegenüber und läßt die Mehrleistung der Kraftwinde berücksichtigt, so ergibt sich bei Benutzung der von Oberstdirektor Litzinger gegebenen Zahlen für die Betriebsunde der Handwinde 1 402 : 2 400 = 0,59 *RM*. Da m Bedienen der Handwinde mindestens 6 Arbeiter mit nem Stundenlohn von 1,45 *RM* erforderlich sind, kostet ithin die Betriebsstunde der Handwinde 0,59 *RM* - 8,70 = 9,29 *RM*, also 9,29 — 3,62 = 5,67 *RM* mehr. In 2400 Arbeitsstunden lassen sich mithin 5,67 *RM* × 2 400 = 13 608 *RM* durch den Kraftbetrieb ersparen.

Wird die Winde, immer die gleiche Leistung im Kraft- wie Handbetrieb vorausgesetzt, nur verhältnismäßig kurze Zeit, nach dem vorhin angeführten Beispiel nur etwa 2 Monate = 50 Tage oder 400 Betriebsstunden benutzt, dann kostet der Kraftbetrieb: 0,42 + 0,50 + 1,45 + 7,50 = 9,87 *RM* für die Stunde. Der Einfachheit halber ist auch in diesem Fall die jährliche Abschreibung die gleiche geblieben, obwohl bei der kürzeren Benutzungszeit eine längere Lebensdauer angenommen werden kann.

Abb. 10.



Zugkraftdiagramm.

Der Handbetrieb kostet dagegen:

1. Betriebskosten und Instandhaltung bei 2 400 Stunden 596 *RM*, für die Stunde rund	0,25 *RM*,
2. Abschreibung und Verzinsung für die Stunde 806 : 400 = rund	2,— »
3. Arbeiterlöhne (6 Arbeiter) 6 × 1,45 =	8,70 »
Zusammen	10,95 *RM*

für die Stunde. Für 400 Betriebsstunden ergibt sich somit durch den Kraftbetrieb immer noch eine Ersparnis von (10,95 — 9,87) · 400 = 432 *RM*.

Zusammenfassend kann mithin festgestellt werden, daß der Kraftbetrieb im Vergleich zum Handbetrieb bei den Kabeleinzieharbeiten überall da wirtschaftlicher ist, wo für die Kraftwinde mindestens während 2 Monate oder 50 Tage im Jahr Beschäftigung vorhanden ist.

Postregal und Postzwang in den Ländern des Weltpostvereins[1]).

Von Ministerialamtmann Neumann, Berlin.

A. Europa.

1. Belgien.

Die belgische Postverwaltung hat das ausschließliche echt der Beförderung:

1. von verschlossenen und unverschlossenen Briefen;
2. von Postkarten;
3. von Ankündigungen, Rundschreiben, Prospekten, Preislisten und Benachrichtigungen jeder Art, welche die Aufschrift des Empfängers tragen.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefsendungen, die durch die öffentlichen Verwaltungen unter den von der Regierung erlassenen Bedingungen befördert werden;
b) Briefsendungen, die jemand durch seinen Angestellten befördern oder die er auf der Post aufliefern oder abholen läßt;
c) Briefsendungen, die jemand in eigener Angelegenheit befördert;
d) unverschlossene Frachtbriefe und Rechnungen, welche die Waren begleiten und nur die für die Lieferung der Waren notwendigen Mitteilungen enthalten;

[1]) Quellen: Soweit nicht anderes angegeben, Recueil De Renignements Sur L'Organisation Des Administrations De 'Union Et Sur Leurs Services Internes, herausgegeben vom nternationalen Büro des Weltpostvereins, Bern 1923, nebst rgänzungsheften.

Für die nicht aufgeführten Länder, z. B. für den Australischen Bund und Neuseeland, standen dem Verfasser Quellen nicht zur Verfügung, die über Bestehen oder Nichtbestehen des Postregals und des Postzwangs Auskunft gaben.

e) Papiere des Eisenbahndienstes und aller anderen öffentlichen Beförderungsanstalten bei Beförderung mit den eigenen Betriebsmitteln.

2. Bulgarien.

Die bulgarische Verwaltung hat das ausschließliche Recht der Beförderung von gewöhnlichen Briefen, Kartenbriefen, Postkarten und Wertbriefen.

3. Dänemark.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der dänischen Postverwaltung erstreckt sich im Innern und für das Ausland auf die Beförderung und im Innern auf die Einsammlung und die Zustellung folgender Gegenstände:

1. der verschlossenen Briefe ohne Rücksicht auf die Art ihres Inhaltes;
2. anderer verschlossener Gegenstände, welche die Beförderungsbedingungen der Post erfüllen, wenn sie geschriebene Mitteilungen oder Drucksachen einschließlich der handschriftlichen Urschrift enthalten;
3. von Karten, die geschriebene Mitteilungen oder Drucksachen mit der handschriftlichen Urschrift enthalten.

Niemand darf weder gewerbsmäßig Briefsendungen einsammeln, befördern oder zustellen noch Gesellschaften bilden, die sich mit der Zustellung von Briefsendungen ihrer Mitglieder oder des geschäftlichen Briefwechsels anderer Personen befassen, es sei denn, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten hierzu die Genehmigung erteilt hat.

Personen und Handelshäusern, die in Dänemark ihren ständigen Sitz haben, ist verboten, durch die Postverwaltung eines fremden Landes Massenbriefsendungen, die an Empfänger in Dänemark gerichtet sind, befördern zu lassen.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Beförderungen, die jemand in eigener Angelegenheit ausführt oder durch einen Hausangestellten, einen expressen oder Gelegenheitsboten ausführen läßt (den Beamten oder Agenten der Post, der Staatseisenbahn, des Staatstelephons, der Staatstelegraphie oder der privaten Beförderungsanstalten — Eisenbahn-, Telephon- usw. Gesellschaften — ist verboten, derartige Beförderungen zu übernehmen);
b) Beförderungen der Eisenbahnverwaltungen, der Reeder und anderer Beförderungsanstalten in Dienstangelegenheiten durch die eigenen Betriebsmittel, wenn es sich um den Verkehr der Leiter der Anstalten mit ihren Beamten und umgekehrt und der Beamten untereinander handelt;
c) Beförderungen, für welche die Postgebühr entrichtet ist, obwohl sie auf andere Weise als durch die Post bewirkt werden;
d) Beförderungen durch Eisenbahnzüge, die nicht für die Briefpostbeförderung benutzt werden, auf Ersuchen des Staates und unter den vom Minister auferlegten Bedingungen.

4. Danzig, Freie Stadt[2]).

Im Gebiet der Freien Stadt Danzig bestehen Postzwang und Postregal in demselben Umfang wie in Deutschland.

[2]) Die deutschen Gesetzesbestimmungen über Postregal und Postzwang gelten auch für das Staatsgebiet der Freien Stadt Danzig. Verfassung der Freien Stadt Danzig in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juni 1922, Artikel 116 Abs. 2 (Köhler-Danzig, Gesetzliche Grundbestimmungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen der Freien Stadt Danzig. Georg Stilke, Danzig und Berlin 1928. S. 9/10, 22/23, 115).

5. Deutschland[3]).

Die Deutsche Reichspost hat das ausschließliche Rech[t] von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mi[t] einer Postanstalt des In- oder Auslandes

1. verschlossene Briefe,
2. politische Zeitungen, die öfter als einmal wöchentli[ch] erscheinen,

gegen Bezahlung zu befördern.

Briefe und Zeitungen, die vom Ausland eingehen un[d] nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimm[t] sind oder durch das Gebiet des Deutschen Reichs beförder[t] werden sollen, müssen bei der nächsten deutschen Postansta[lt] zur Weiterbeförderung aufgeliefert werden.

Unverschlossene Briefe, die in verschlossenen Pakete[n] befördert werden, sind verschlossenen Briefen gleichzu[] achten.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefe und politische Zeitungen, die gegen Bezahlun[g] durch expresse Boten oder Fuhren befördert werden[;] jedoch darf der Bote oder das Fuhrwerk nur vo[n] einem Absender abgeschickt sein und dem Postzwan[g] unterliegende Gegenstände weder von anderen mi[t]nehmen noch für andere zurückbringen;
b) unverschlossene Briefe, Fakturen, Preislisten, Rech[]nungen und ähnliche Schriftstücke, die in verschloss[e]nen Paketen befördert werden und den Inhalt de[r] Pakete betreffen;
c) politische Zeitungen innerhalb des zweimeiligen Um[]kreises ihres Ursprungsortes.

Ferner ist innerhalb der Gemeindegrenzen des Be[]stimmungsortes, abgesehen von Privatbriefbeförd[e]rungsanstalten, jedermann gestattet, unverschlossen[e] aufschriftlose politische Zeitungen, auch wenn sie dur[ch] die Post oder durch expressen Boten dorthin beförder[t] worden sind, gewerbsmäßig oder nicht gewerbsmäßi[g] zu befördern.

Verschlossene Briefe unterliegen auch innerhalb des Ge[]meindebezirks ihres mit einer Postanstalt versehenen Ur[]sprungsortes dem Postzwang.

Im Ursprungsort dürfen jedoch ohne Inanspruchnahm[e] der Post befördert werden:

a) Briefe durch bezahlte Boten, wenn der Bote wede[r] Briefe, Karten, Drucksachen, Zeitungen und Zei[t]schriften oder Warenproben gewerbsmäßig einsam[]melt noch im Dienste einer Privatbeförderungsan[]stalt steht;
b) Briefe der Privatbeförderungsanstalten in ihre[n] eigenen Angelegenheiten, auch durch ihre Bedienstete[n].

Verboten sind Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsamm[]lung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossene[n] Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, welch[e] mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind.

6. Estland.

Die Republik Estland hat das ausschließliche Beförde[]rungsrecht für Postsendungen.

7. Finnland.

Die Ausübung des Postdienstes ist das ausschließlich[e] Recht des Staates. Privatpersonen und Gesellschaften dürfen ohne besondere Genehmigung Briefsendungen[,] d. h. Briefe, Postkarten und Sendungen unter Streifband gegen Bezahlung nicht befördern.

[3]) Aschenborn-Schneider, Postgesetz. 2. Aufl. S. 73 ff., 368 ff. Die deutschen Gesetzesbestimmungen über Postregal und Post[]zwang gelten auch im Saargebiet.

8. Frankreich.

Dem Postzwang unterliegen in Frankreich:

1. die Briefpost, die für den Staatsdienst befördert wird;
2. verschlossene und unverschlossene Privatbriefe wie überhaupt handschriftliche Gegenstände jeder Art.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) in Steuer- und Zollangelegenheiten die Benachrichtigungen der Steuereinnehmer an die Steuerpflichtigen ihres Bezirks, die Dienstbriefe, die unter Streifband zwischen den Ämtern von den damit betrauten Zollbeamten befördert werden, und die Benachrichtigungen der Verkehrssteuereinnehmer, die offen und gebührenfrei durch Vermittlung der Bürgermeister den Steuerschuldnern zugestellt werden;
b) Briefsendungen, die zwischen Privaten durch expresse Boten befördert werden;
c) Akten über einen Prozeß, der vor einem Gericht geführt wird;
d) Rechnungen, welche die Waren begleiten;
e) Frachtbriefe und der dienstliche Schriftwechsel der Beförderungsunternehmer, ferner Mitteilungen, die ihnen ausschließlich einen Auftrag zur Zustellung oder zum Abholen von Frachtgut erteilen;
f) Aufschriftzettel an Stoffstücken, die nur Nummern enthalten, wenn die Stücke zwischen Herstellern und Verarbeitern durch Fuhrunternehmer oder Eisenbahn gewechselt werden, ferner Aufschriftzettel an Stoffstücken mit Anweisungen über die Art der auszuführenden Arbeit oder mit Benachrichtigungen über die ausgeführte Arbeit, wenn die Stücke zwischen Herstellern und Verarbeitern durch expresse Boten oder durch Angestellte der Hersteller oder durch gewerbsmäßige Beförderer oder Empfänger ausgetauscht werden;
g) Zettel, Benachrichtigungen, Aufschriften, Rechnungen, die, irgendwelchen fertigen oder nichtfertigen Waren beigefügt, unabhängig von Auftragsnummern zur Erkennung und Ablieferung der Waren notwendige Angaben in Ziffern, Buchstaben oder Wörtern enthalten, wenn die Waren durch Fuhrwerk oder Eisenbahn befördert werden.

9. Gibraltar.

Die Postverwaltung von Gibraltar hat das ausschließliche Beförderungsrecht für Briefe.

Ausgenommen sind:

a) Briefe, die den Dienst Seiner Majestät betreffen;
b) Handelsbriefe, die von Eigentümern der Handelsschiffe herrühren oder die Ladung der Schiffe betreffen und auf diesen Schiffen oder durch Angestellte der Schiffseigentümer befördert werden;
c) Briefe, die Waren betreffen und zur Zustellung zusammen mit den zugehörigen Waren zu Lande oder zu Wasser befördert werden.

10. Griechenland.

Die griechische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht der Beförderung:

1. von verschlossenen Briefen;
2. von Zeitungen und Drucksachen im allgemeinen;
3. von Postkarten, die auf einer Seite beschrieben oder mit Zeichen versehen sind, und von Kartenbriefen;
4. von Warenproben ebenso wie von Paketen, die nach den gesetzlichen Vorschriften zur Postbeförderung zugelassen sind;
5. von Geschäfts- und Handelspapieren;
6. von Postanweisungen nach den Vorschriften des Sondergesetzes;
7. von allen anderen im Weltpostvertrag bezeichneten Gegenständen.

Vom Postzwang ausgenommen sind:

a) Papiere und andere Gegenstände des öffentlichen Dienstes;
b) Briefsendungen, die in eigener Angelegenheit des Absenders innerhalb derselben Stadt durch Hausangestellte oder besoldete Personen gewechselt werden;
c) Drucksachen, die in Verpackungen wie Waren mit Versandbrief befördert, und Zeitungen, die in Paketen durch ihre Verleger oder Verkaufsagenten versandt werden;
d) gedruckte Ankündigungen und andere Drucksachen, die innerhalb derselben Stadt verteilt werden;
e) Pakete, die durch die Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften befördert werden und den gesetzlichen Förmlichkeiten und dem Steuer- oder Stempelrecht nach den geltenden Abgabengesetzen unterliegen;
f) die Dienstpapiere der Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften, die sie selbst befördern.

11. Großbritannien.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der britischen Postverwaltung erstreckt sich nur auf die Beförderung von Briefen.

12. Island.

Die Postverwaltung von Island hat das ausschließliche Recht, Postsendungen zwischen Orten, die mit Postanstalt versehen sind, zu befördern.

Es ist den Personenposten und ihren Fahrgästen, den Offizieren, Beamten, Matrosen und Fahrgästen der Postdampfer, den Schaffnern und Reisenden der Privatpersonenfuhrwerke verboten, postzwangspflichtige Sendungen gegen Entgelt zu befördern.

Vom Postzwang sind Beförderungen ausgenommen, die

a) ohne Schmälerung der Einnahmen der Post ausgeführt werden;
b) jemand in eigener Angelegenheit ausführt oder durch einen Angestellten ausführen läßt oder die jemand für einen anderen auftragsweise übernommen hat.

Ferner ist den Reedern und den Unternehmern der Privatpersonenfuhrwerke gestattet, sich ihrer Beförderungsmittel in Angelegenheiten des Dienstes zur Beförderung von gewöhnlichen und Wertbriefen zu bedienen, wenn die Briefe von den Betriebsleitern an ihre Agenten oder umgekehrt oder von einem an einen anderen Agenten oder Beamten gerichtet sind.

13. Italien.

Die italienische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, Briefe, Kartenbriefe und Postkarten zu befördern. Geschäftspapiere, Warenproben, Zeitungen und andere Drucksachen unterliegen nicht dem Postzwang.

14. Jugoslawien.

(Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen.)

Der Staat hat das ausschließliche Recht der Postbeförderung.

15. Litauen.

Der Staat hat das ausschließliche Recht der Postbeförderung.

16. Luxemburg.

In Luxemburg ist die Beförderung von Briefen, Postkarten und politischen Zeitungen ausschließlich der Post vorbehalten.

Den Briefen sind Mitteilungen gleichgestellt, die Briefe ersetzen können und in verschlossene oder unverschlossene Pakete eingelegt sind.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Zeitungen, die durch die Verleger im Ursprungsort selbst vertrieben werden;
b) Briefe und Zeitungen, die jemand auf der benachbarten Postanstalt abholen oder aufliefern läßt oder die durch einen Hausangestellten oder durch einen expressen Boten befördert werden; der expresse Bote darf jedoch auf einmal nur einen einzigen Auflieferer oder Empfänger bedienen;
c) Zeitungen, wenn sie in einem Paket vereinigt sind, dessen Gewicht 1 kg überschreitet, oder wenn sie Teile einer Buchhändlersendung sind, die dieses Gewicht überschreitet; die einzelnen Stücke dürfen jedoch Kennzeichen oder Aufschriften zur Erleichterung der Zustellung an andere Personen als an den Empfänger der Sendung nicht tragen;
d) unverschlossene Frachtbriefe oder Rechnungen, welche die Waren begleiten; sie dürfen jedoch nur Bemerkungen enthalten, die für die Ablieferung der zugehörigen Waren unentbehrlich sind;
e) unverschlossene Bemerkungen zu einem Botenauftrag, die ausschließlich dazu dienen, dem Boten die Möglichkeit zu geben, die mitgeführte Ware abzuliefern oder die abzuholende in Empfang zu nehmen.

17. Malta.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Post auf Malta erstreckt sich auf Briefe und andere Briefsendungen.

18. Niederlande.

Die niederländische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht der Beförderung von Briefen.

Ausgenommen sind:

a) Briefe, die mehr als 500 g wiegen;
b) ordnungsmäßig freigemachte Briefe, die jemand im Bezirk eines Haupt- oder Hilfspostamts befördert, um sie auf der Post aufzuliefern;
c) Briefe, die sich ausschließlich auf die Gegenstände beziehen, mit denen sie befördert werden;
d) Briefe, die von einem einzelnen oder von Mitgliedern derselben Familie herrühren und deren Beförderung sich innerhalb des niederländischen Königreichs abwickelt; jedoch darf der Beförderer keinen Privatpostbetrieb unterhalten.

19. Norwegen.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der norwegischen Postverwaltung erstreckt sich nur auf die Beförderung von verschlossenen Briefen.

20. Österreich.

Die österreichische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, zwischen Orten, die mittelbar oder unmittelbar durch Posten verbunden sind, zu befördern:

1. verschlossene Briefe und alle handschriftlichen verschlossenen Mitteilungen, welche die Aufschrift eines Abwesenden tragen;
2. periodische Veröffentlichungen und Zeitungen i[n] Bogen oder geheftet ohne Unterschied des Inhalt[s], deren Erscheinen nicht über 6 Monate zurückliegt.

Ortsbriefe dürfen nur in Orten ohne Postanstalt dur[ch] Privatbriefbeförderungsanstalten befördert werden.

Im Fernverkehr sind vom Postzwang ausgeschlossen:

a) Briefe und periodische Veröffentlichungen, die dur[ch] eine zum Hausstand des Absenders oder Empfänge[rs] gehörende Person oder durch einen expressen Bot[en] befördert werden; jedoch darf derjenige, der den Au[f]trag zur Beförderung erteilt oder ausführt, Brie[f]sendungen für Rechnung Dritter nicht einsammel[n,] befördern oder zustellen;
b) periodische Veröffentlichungen, die in Ballen od[er] Kisten ohne Einzelanschriften befördert werden u[nd] keine dem Postzwang unterworfenen Gegenstände en[t]halten;
c) Briefsendungen der Eisenbahngesellschaften, die m[it] dem Vermerk »Dienstsendung« auf der Außensei[te] versehen sind und durch Angestellte der Gesellschaft[en] befördert werden.

21. Polen.

Das ausschließliche Beförderungsrecht des polnisch[en] Staates umfaßt die Annahme, Beförderung und Zust[el]lung von Briefen, Postkarten, periodischen Veröffen[t]lichungen jeder Art, die mindestens zweimal im Jahre e[r]scheinen, von Drucksachen, von Banknoten und Werte[n,] wenn die Wertgegenstände in Briefform oder in Paket[en] bis zu 5 kg Gewicht verschickt werden.

Ausgenommen vom Postzwang sind:

a) Briefe, periodische Veröffentlichungen, Gelder u[nd] Werte sowie Pakete, die ohne Bezahlung bei Gelege[n]heit oder gegen Bezahlung durch expressen Boten b[e]fördert werden; jedoch darf weder der Absender n[och] der Bote gewerbsmäßig Briefe, periodische Veröffen[t]lichungen und Pakete einsammeln, befördern oder z[u]stellen;
b) periodische Veröffentlichungen, deren Erscheinen min[]destens ein Jahr zurückliegt, und Reklamedrucksach[en] und Kataloge, die ihnen beigefügt sind oder die b[e]förderten Waren begleiten.

Im Weichbild derselben Ortschaft ist es gestattet, Brie[fe,] Gelder und Werte durch private Boten, auch wenn sie g[e]werbsmäßige sind, zu befördern. Verboten ist jedoch, oh[ne] Genehmigung des Postministeriums Anstalten für die Z[u]stellung von Briefen und Paketen zu errichten.

Die Zustellung periodischer Veröffentlichungen inne[r]halb eines Ortes selbst ist ohne Einschränkung gestattet.

22. Portugal.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der portugie[si]schen Postverwaltung erstreckt sich auf Briefe, gerichtlic[he] Papiere, Kartenbriefe, Postkarten und auf verschlosse[ne] Briefsendungen jeder Art.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefsendungen, deren Auflieferung, Beförderu[ng] und Verteilung der Eigentümer selbst oder eine v[on] ihm hiermit beauftragte Person besorgt;
b) Briefsendungen, deren Auflieferung, Beförderu[ng] und Verteilung jemand unentgeltlich ausführt, oh[ne] im Dienste der Post oder einer Beförderungsansta[lt] zu stehen;

c) freigemachte Briefe, wenn sie der Postanstalt des Ursprungsortes vorgelegt worden sind, um mit dem Aufgabestempel bedruckt zu werden;
d) Briefe, die an eine Postanstalt gerichtet sind;
e) Briefe, die jemand innerhalb des Weichbildes einer Stadt austrägt, sofern es sich nicht um eine gewerbsmäßige Beförderung handelt.

23. Rumänien.

Die rumänische Postverwaltung hat das ausschließliche [Re]cht, Briefe, Zeitungen, Drucksachen jeder Art, Waren[pr]oben, Geschäftspapiere, Postkarten, Gelder, Werte und [P]akete, die das Gewicht von 5 kg nicht überschreiten, zu [be]fördern.

Innerhalb einer Stadt oder einer Ortschaft darf jeder[ma]nn seine Briefe oder andere Gegenstände durch be[so]ndere Boten zustellen lassen; aber niemand darf ohne [Ge]nehmigung der obersten Postbehörde einen regelmäßi[ge]n Privatbriefbeförderungsdienst einrichten.

Haben zwei Orte untereinander regelmäßigen Post[die]nst, so hat jedermann das Recht, durch expressen Boten [sei]ne eigenen Sendungen von einem dieser Orte an eine [P]erson am anderen Orte zu verschicken. Verboten ist aber, [S]endungen, die von verschiedenen Personen herrühren, [ge]gen Erhebung von Gebühren zu verschicken oder durch [ein]en regelmäßigen Dienst zu befördern.

24. Schweden.

Die schwedische Postverwaltung hat das ausschließliche [R]echt, verschlossene Briefe und Postkarten zwischen Orten [de]s In- und Auslandes, zwischen Orten nur des Inlandes [un]d innerhalb der Orte des Inlandes, in denen die Post [ein]en Ortsverkehr eingerichtet hat, regelmäßig zu beför[de]rn.

Wer zwischen Orten des Landes, die nicht durch den [P]ostdienst bedient werden, eine Privatbeförderung von [B]riefen oder Postkarten einrichten will, bedarf dazu der [Ge]nehmigung der Generaldirektion der Posten.

Wenn dem Kapitän eines Schiffes, das nicht zur Postbe[fö]rderung ermächtigt ist und von einem schwedischen oder [ei]nem fremden Hafen nach einem schwedischen Hafen [fä]hrt, ein verschlossener Brief übergeben wird, der andere [S]achen als Bordpapiere, -aufträge oder -berichte usw. [en]thält, darf der Kapitän den Brief annehmen oder zu[rü]ckweisen. Nimmt er ihn an, so muß er ihn jedoch un[m]ittelbar nach seiner Ankunft im Bestimmungshafen auf [de]r nächsten Postanstalt aufliefern, ohne daß ihm ein An[sp]ruch auf Vergütung von seiten der Post für die Schiffs[be]förderung zusteht.

Vom Postzwang ausgenommen sind:
a) durch Eisenbahnschaffner beförderte Dienstbriefe, die zwischen den Beamten ein und derselben Linie oder mehrerer gemeinsam verwalteten Linien gewechselt werden;
b) durch Schiffskapitäne beförderte Briefe mit Bordpapieren, -aufträgen und -berichten, die zwischen den Reedern und ihren Beauftragten und Vertretern gewechselt werden;
c) durch Schaffner der Personenposten beförderte Briefe mit Beförderungslisten oder Fahrtenblättern, Aufträgen oder Berichten, die zwischen dem Dienstleiter der Personenpost und den Betriebsbeamten gewechselt werden und als Dienstbriefsendungen in der Aufschrift bezeichnet sind.

25. Schweiz[4]).

Die schweizerische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht,
1. Reisende mit regelmäßigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Bundesgesetze eingeschränkt ist;
2. offene und verschlossene Briefe, Karten mit schriftlichen Mitteilungen und andere verschlossene Sendungen bis 5 kg zu befördern;
3. ausländische politische Zeitungen, die regelmäßig wöchentlich wenigstens einmal erscheinen, im Ausland gedruckte Beilagen zu schweizerischen Zeitungen sowie Zeitungen und Zeitschriften, die unter einem schweizerischen Titel oder von einem schweizerischen Verlag herausgegeben, aber ganz oder teilweise im Ausland gedruckt werden, zu befördern.

Nicht unter das Postregal fallen:
a) unverschlossene Sendungen von Drucksachen, Blindenschriften und Warenmustern mit schriftlichen Mitteilungen, wenn diese Mitteilungen nach den für die betreffende Sendungsgattung geltenden Vorschriften ausdrücklich zulässig sind;
b) unverschlossene Sendungen von Geschäftspapieren.

Verboten ist, regalpflichtige Gegenstände, die für verschiedene Empfänger bestimmt sind, zur Umgehung der Postgebühren in Sammelsendungen durch die Post oder auf andere Weise zu befördern. Jedoch ist der Beischluß von offenen und verschlossenen Briefen sowie von Karten mit schriftlichen Mitteilungen für Familienglieder und Verwandte, die mit den Empfängern zusammenwohnen, gestattet.

Vom Postregal ist ausgenommen:
a) die regelmäßige Personenbeförderung, die nicht gewerbsmäßig betrieben wird oder die einem Nichtbeförderungsgewerbe als notwendiger Hilfsbetrieb dient;
b) die Beförderung von Sendungen, die von der Post nicht oder nur bedingt angenommen werden;
c) die Beförderung im Ortsverkehr durch den Absender selbst oder eine von ihm beauftragte Person, die dies weder gewerbsmäßig betreibt noch im Dienste des Bundes oder einer vom Bunde genehmigten Verkehrsanstalt steht;
d) der Dienstverkehr der Bundesbahnen und der genehmigten Verkehrsanstalten unter sich, soweit er durch ihre Angestellten vermittelt wird.

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen von Postregal gestatten und hat folgende Ausnahmen bewilligt:
- a) Personen, die das Botengewerbe betreiben, können auf Antrag hin ermächtigt werden, offene Briefe und Karten mit schriftlichen Mitteilungen zu befördern;
- b) regalpflichtige Sendungen, die ein Geschäftshaus mit seiner Zweigstelle oder Zweigniederlassung austauscht, können durch Angestellte befördert werden, wenn die Sendungen nicht für Dritte bestimmt sind.

---

[4]) Schweizerisches Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924 nebst Vollziehungsverordnung I vom 8. Juni 1925 und den Ausführungsbestimmungen vom 10. Juni 1925, abgedruckt in den Verkehrsvorschriften der Schweizerischen Postverwaltung, A. Nr. 1, Postordnung S. 1 ff.

Ferner kann die Oberpostdirektion privaten Eilboten-Unternehmungen auf besonderes Gesuch hin gestatten, im Ortsverkehr regalpflichtige Sendungen abzutragen, wenn diese Beschäftigung nicht das Hauptgewerbe, sondern nur einen untergeordneten Bestandteil des Geschäftsbetriebs der Unternehmung bildet.

26. Spanien.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Verwaltung erstreckt sich auf Briefe und Postkarten.

27. Tschechoslowakei.

Die tschechoslowakische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, zwischen Orten, die mittelbar oder unmittelbar durch Post verbunden sind, zu befördern:

1. verschlossene Briefe, denen alle handschriftlichen Mitteilungen gleichgestellt sind, die verschlossen sind und die Aufschrift eines Abwesenden tragen, und
2. periodische Veröffentlichungen ebenso wie Zeitschriften und Zeitungen, in Bogen oder geheftet, ohne Unterschied des Inhalts, deren Erscheinen nicht über sechs Monate zurückliegt,

gleichviel, ob die Briefe oder periodischen Veröffentlichungen handschriftlich oder durch Druck hergestellt oder vervielfältigt sind.

Briefe dürfen im Ursprungsort durch Privatbeförderungsanstalten nicht befördert werden, wenn sich in dem Ort eine Postanstalt befindet.

Das Beförderungsverbot zwischen Postorten erstreckt sich nicht:

a) auf Frachtbriefe und allgemein auf Urkunden, die offen (oder auch durch öffentliche Behörden verschlossen unter Dienstsiegel) den Fuhrleuten als Ausweis für die von ihnen beförderten Waren übergeben werden;
b) auf Briefe und periodische Veröffentlichungen, die durch einen Hausangestellten des Absenders oder des Empfängers oder durch einen expressen Boten befördert werden; jedoch darf der Beförderer oder der Verschicker Briefsendungen nicht gewerbsmäßig einsammeln oder befördern;
c) auf Empfehlungs- und Kreditbriefe oder auf andere Privatbriefe, die Reisende für ihren eigenen Gebrauch unverschlossen bei sich tragen, z. B. als persönlichen Ausweis für die Einführung in fremde Häuser usw.;
d) auf periodische Veröffentlichungen, die in Packen oder Paketen unter der Aufschrift eines einzigen Empfängers befördert werden und keine Gegenstände enthalten, die dem Postzwang unterworfen und an mehrere andere Empfänger gerichtet sind;
e) auf Briefsendungen der Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften, wenn sie außen den Vermerk »Dienstsendung« tragen und durch Bedienstete dieser Gesellschaften befördert werden.

28. Ungarn.

Die ungarische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, zwischen Orten, die mittelbar oder unmittelbar Postverbindungen miteinander haben, zu befördern:

1. offene oder verschlossene Briefe (handschriftliche und gedruckte usw. Mitteilungen), die den Charakter eines eigentlichen und persönlichen Briefverkehrs haben, sowie Postkarten;
2. periodische Veröffentlichungen, wie Zeitschriften und Zeitungen in Blättern oder geheftet ohne Unterschied des Inhalts, deren Ausgabe nicht über sechs Mona[te] zurückliegt.

Ausgenommen vom Postzwang sind:

a) Briefe und periodische Veröffentlichungen, die dur[ch] einen Hausangestellten des Absenders oder des Em[p]fängers oder durch einen besonderen Boten beförder[t] werden;
b) Zeitungen und periodische Veröffentlichungen, die i[n] Paketen oder Ballen befördert werden und der[en] Gewicht mindestens 2 kg beträgt; jedoch müssen [sie] an ein und denselben Empfänger versandt werde[n] und die in den Packungen enthaltenen Zeitungen us[w.] dürfen nicht an mehrere Personen gerichtet sein;
c) offene oder verschlossene Frachtbriefe und andere B[e]förderungsurkunden, die von den Zollämtern au[s]gehen;
d) Dienstbriefsendungen, die zwischen den Direktion[en] der Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften einersei[ts] und ihren Büros und Beamten anderseits gewechse[lt] werden, soweit die Unternehmungen durch die P[ost] benutzt und die Dienstbriefsendungen durch die B[e]amten der Unternehmung auf ihren eigenen Lini[en] befördert werden.

Sendungen mit angegebenem Werte sind nur dem Po[st]zwang unterworfen, wenn sie persönliche Mitteilung[en] enthalten.

Im Ortsverkehr dürfen Briefe durch Privatbeförd[e]rungsanstalten nur in Orten befördert werden, wo si[ch] keine staatliche Postanstalt befindet.

B. Asien.

1. Britisch Indien, Ceylon, Verbünde[te] Malayische Staaten, Nichtverbünde[te] Malayische Staaten von Kedah und v[on] Perlis, Sarawak, Straits Settlemen[ts] und Labuan.

In diesen Gebieten hat die Post nur das ausschließli[che] Recht der Beförderung von Briefen.

2. China.

Die Post hat das ausschließliche Beförderungsrecht f[ür] Briefsendungen und Zeitungen. Jedermann ist aber g[e]stattet, seinen eigenen Briefwechsel durch einen für dies[en] Zweck besonders beauftragten Boten zu befördern; [die] Dienstpapiere der Beförderungsunternehmungen unt[er]liegen nicht dem Postzwang.

3. Cypern.

Die Postverwaltung von Cypern hat das ausschließli[che] Recht, Briefe in allen Orten, in denen ein Postdienst ei[n]gerichtet ist, einzusammeln und nach allen Orten mit Po[st]dienst zu befördern und den Empfängern zuzustellen.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefe, die durch einen Freund befördert werden, d[er] sich erbietet, sie den Empfängern selbst zuzustelle[n];
b) Briefe, die durch einen expressen Boten befördert w[er]den und eigene Angelegenheiten des Absenders o[der] des Empfängers betreffen;
c) von Gerichten herrührende Anordnungen (Hin- u[nd] Rücksendung), Affidavits, Vorladungen, Prozeßakt[en] und Protokolle;
d) Briefe der Kaufleute und der Eigentümer von Ha[n]delsfahrzeugen, welche die Verschiffung oder das A[us]laden und die Beförderung durch die Schiffe betr[ef]fen, sofern sie ohne besondere Bezahlung oder S

wendung eines wirtschaftlichen Vorteils vom Beförderer befördert und zugestellt werden;

c) Briefe, die Waren betreffen und ohne besondere Bezahlung oder Zuwendung eines wirtschaftlichen Vorteils durch einen gewöhnlichen und bekannten Boten oder einen Maultiertreiber zusammen mit den Waren befördert werden.

4. Hongkong.

Die Postverwaltung von Hongkong hat das ausschließ-he Beförderungsrecht für alle Briefsendungen.

5. Japan.

Die japanische Regierung hat das ausschließliche Recht : Postbeförderung. Niemand darf gewerbsmäßig iefe befördern.

6. Niederländisch Indien.

Die Postverwaltung von Niederländisch Indien hat das sschließliche Recht, Briefe und Postkarten zu befördern.

Ausgenommen vom Postzwang sind:

a) Briefe, die das Gewicht von 500 g überschreiten;

b) Briefe und Postkarten, die ordnungsmäßig freigemacht innerhalb des Bezirks eines Haupt- oder Hilfspostamts befördert werden, um auf der Post aufgeliefert zu werden;

c) Briefe und Postkarten, welche ausschließlich die Gegenstände betreffen, mit denen sie zusammen befördert werden;

d) Briefe und Postkarten, die von einem Einzelnen oder von Angehörigen derselben Familie herrühren, sowohl bei Beförderung als Sammelsendung als auch bei Beförderung als Einzelsendungen; die Beförderung muß sich jedoch innerhalb der Grenzen von Niederländisch Indien vollziehen, und der Beförderer darf weder Unternehmer noch Leiter oder Angestellter eines Beförderungsunternehmens sein;

e) Briefe, welche nach Schluß des Briefkartenschlusses, in den sie hätten aufgenommen werden müssen, durch die Absender dem Agenten oder Kapitän eines Schiffes bei der Abfahrt übergeben werden, unter der Voraussetzung, daß die Briefe nach der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort unmittelbar der nächsten Postanstalt zur Zustellung an die Empfänger oder zur Weiterbeförderung zugeführt werden.

7. Palästina.

Der Generalpostmeister von Palästina hat das ausschließliche Recht, Briefe in Orten mit einem Postamt oder ner Postagentur zu befördern.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefe, die durch einen Freund, einen Hausangestellten oder durch einen besonderen Boten des Absenders befördert werden;

b) Briefe, die Waren betreffen oder begleiten, welche durch ein anderes Unternehmen als durch die Post befördert werden.

8. Persien.

Die Postverwaltung von Persien hat das ausschließliche echt:

1. der regelmäßigen und periodischen Beförderung sowie der Extrapostbeförderung von Reisenden und ihres Gepäcks auf den Landstraßen durch Wagen oder Karren unter Verwendung von Zugtieren und unter Einrichtung von Umspannorten;
2. der regelmäßigen und periodischen Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks unter Verwendung selbsttätiger Antriebverfahren auf Land- und Wasserstraßen;
3. der Beförderung verschlossener oder offener Briefe;
4. der Beförderung von Karten, die eine Aufschrift und handschriftliche Mitteilungen enthalten (Postkarten);
5. der Beförderung von Zeitungen, Ankündigungen, Rundschreiben, Prospekten, Preislisten und Anzeigen jeder Art, wenn sie die Aufschrift des Empfängers tragen;
6. der regelmäßigen und geordneten Beförderung von verschlossenen Sendungen jeder Art, deren Gewicht 2 Täbrische Batman nicht überschreitet (1 Täbrischer Batman = 2,97 kg).

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) die Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks durch die eigenen Beförderungsmittel der Reisenden, durch Mietfuhrwerk ohne Pferdewechsel, durch Karawanen, durch Eisenbahnen oder durch Unternehmungen, die kraft einer vor dem Postgesetz erteilten Genehmigung betrieben werden; die Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks auf den Wegen, die zurzeit nicht fahrbar sind; die Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks durch Wagen mit tierischer oder mechanischer Zugkraft, die der Steuer unterliegen, für den öffentlichen Verkehr in den Städten und in Gruppen von Wohnstätten genehmigt sind und Gelegenheitsfahrten im Weichbilde ausführen;

b) Briefe oder Sendungen, die durch andere öffentliche Verwaltungen unter den von der Regierung festgesetzten Bedingungen befördert werden;

c) Briefsendungen, die jemand durch seine Angestellten befördern oder auf der Post abholen oder aufliefern läßt;

d) Briefsendungen, die jemand in eigener Angelegenheit befördert;

e) unverschlossene Frachtbriefe und Rechnungen, die nur die für die Ablieferung der Waren, welche sie begleiten, notwendigen Mitteilungen enthalten;

f) Papiere, die den Dienst der öffentlichen Beförderungsanstalten betreffen und durch ihre Betriebsmittel befördert werden;

g) Briefsendungen, die zwischen den fremden Mächten und ihren bei der persischen Regierung bestellten Vertretern (Botschafter, Gesandte und Konsuln) durch diplomatische Aktentaschen gemäß den mit diesen Mächten getroffenen Vereinbarungen befördert werden;

h) Briefsendungen, die an Orten ohne Postanstalt aufgeliefert oder nach Orten ohne Postanstalt gerichtet sind.

9. Portugiesische Kolonien.

Die Postverwaltungen der portugiesischen Kolonien haben das ausschließliche Recht, Briefe, Kartenbriefe, Postkarten, gerichtliche Papiere und verschlossene Briefsendungen jeder Art zu befördern.

Ausgenommen sind:

a) einfache Empfehlungsschreiben;

b) Briefe, Kartenbriefe, Postkarten und gerichtliche Papiere, die schon die Post durchlaufen haben;

c) freigemachte Briefe, Kartenbriefe, Postkarten und gerichtliche Papiere, die den Postanstalten vorgelegt worden sind, um mit dem Aufgabestempel bedruckt zu werden;

d) Briefe, Kartenbriefe, Postkarten und gerichtliche Papiere, die bei einer Postanstalt aufgeliefert werden sollen;

e) Briefe, Kartenbriefe, Postkarten und gerichtliche Papiere, die jemand im Weichbild eines Ortes abträgt, sofern es sich nicht um eine Zustellung gegen Bezahlung durch eine Beförderungsanstalt handelt.

10. Siam.

Die siamesische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, Briefe zu befördern.

Vom Postzwang ausgenommen ist die Beförderung:
a) von Briefen durch Privatpersonen bis zur Höchstzahl von 3 Stück unter der Voraussetzung, daß der Beförderer sie ohne Bezahlung oder Zuwendung eines wirtschaftlichen Vorteils befördert und dem Empfänger zustellt;
b) von Briefen, die ausschließlich in Angelegenheiten des Absenders oder des Empfängers durch expresse Boten befördert werden; doch darf der Bote weder Briefe von anderen annehmen noch für andere mitbringen;
c) von Briefen, die lediglich Waren oder andere Gegenstände betreffen und mit ihnen zusammen zu Wasser oder zu Lande ohne besondere Bezahlung oder Zuwendung eines wirtschaftlichen Vorteils für die Briefbeförderung und -zustellung besorgt werden.

11. Türkei.

In der Türkei hat der Staat das ausschließliche Recht der Ausübung des Postdienstes. Jedoch können ordnungsmäßig freigemachte Briefe auch durch private Eilboten befördert werden.

Vom Postzwang ausgenommen sind türkische Handelspässe, amtliche Verordnungen über öffentliche Angelegenheiten, Bücher, Zeitungen, periodische oder nichtperiodische Drucksachen, geographische Karten und Pläne, Besitz-, Renten- und öffentliche Wertpapiere, Empfehlungs- und Kommissionsbriefe, Zollerlaubnisscheine, Frachtbriefe, Prozeßakten usw.

C. Afrika.

1. Ägypten.

Die Post hat das ausschließliche Recht, verschlossene oder unverschlossene Privatbriefe wie überhaupt alle handschriftlichen Gegenstände und alle Drucksachen zu befördern, die einen persönlichen oder allgemeinen Briefwechsel ersetzen.

Ausgenommen vom Postzwang sind die dienstlichen Mitteilungen der öffentlichen Verwaltungen und solche Mitteilungen, die durch expresse Boten zwischen Privatleuten befördert werden.

2. Äthiopien.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Postverwaltung von Äthiopien erstreckt sich nur auf Briefe.

3. Algerien.

In Algier gelten die französischen Gesetze.

4. Belgisch Kongo.

Die Postverwaltung von Belgisch Kongo hat das ausschließliche Recht der Beförderung:
1. von verschlossenen oder unverschlossenen Briefen;
2. von Postkarten;
3. von Ankündigungen, Rundschreiben, Prospekten, Preislisten und Benachrichtigungen jeder Art, wenn sie die Aufschrift des Empfängers tragen.

Vom Postzwang sind ausgenommen:
a) Briefe oder Sendungen, die durch andere öffentliche Verwaltungen unter den von der Regierung festgesetzten Bedingungen befördert werden;
b) Briefsendungen, die zwischen Orten, in denen si keine Postanstalt befindet, befördert werden, un Briefsendungen, die jemand durch eine in seine Dienste stehende Person befördern oder die er a der Post abholen oder aufliefern läßt;
c) Briefsendungen, die jemand in eigener Angelegenhe befördert;
d) unverschlossene Frachtbriefe und Rechnungen, d lediglich Mitteilungen enthalten, welche für die begleitenden Waren notwendig sind;
e) Papiere, die sich auf den Eisenbahndienst oder a dere öffentliche Beförderungsunternehmungen b ziehen und durch die Betriebsmittel der Beteiligte befördert werden.

5. Französisch Äquatorialafrika, Mau retanien, Nigergebiet, Obervolta, Senegal.

In diesen Gebieten hat die Post das ausschließliche B förderungsrecht für Briefe, Kartenbriefe, Postkarte Zeitungen und periodische Veröffentlichungen, ande Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben.

6. Kenya, Uganda.

In diesen Gebieten hat die Post das ausschließliche Rech der Postbeförderung mit Ausnahme der Beförderung d Zeitungen.

7. Marokko (ausschließlich der spanischen Zone).

In Marokko, ausschließlich der spanischen Zone, gelt die französischen postgesetzlichen Bestimmungen, vgl. unt A Nr. 8, S. 295.

8. Mauritius, Südrhodesia.

Die Postverwaltung hat in diesen Gebieten nur d ausschließliche Recht der Beförderung von Briefen.

9. Portugiesische Kolonien.

Für die portugiesischen Kolonien in Afrika gilt da selbe wie für die portugiesischen Kolonien in Asien, v unter B Nr. 9, S. 299.

10. Seychellen.

Die Postverwaltung der Seychellen hat das ausschlie liche Recht der Beförderung von Briefen.

Es ist jedoch gestattet:
a) durch einen Freund oder durch einen expressen Bot einen Brief zu befördern, der eine eigene Angelege heit des Absenders oder des Empfängers betrifft;
b) Briefe den Waren beizufügen. Die Eigentümer, Reeder und die Befrachter von Schiffen können du ihre eigenen Schiffe Briefe, welche die durch sie förderten und empfangenen Waren betreffen, bef dern und empfangen;
c) durch gewöhnliche Boten Briefe zu befördern, ohne eine besondere Vergütung zusammen mit d Waren, die sie betreffen, zuzustellen sind.

11. Südafrikanische Union.

Die Postverwaltung der Südafrikanischen Union h nur das ausschließliche Recht der Beförderung von Briefe

12. Tanganjika.

Die Postverwaltung von Tanganjika hat das ausschlie liche Recht, Briefe anzunehmen, einzusammeln, zu bef dern und zu verteilen.

13. Togo.

Die Postverwaltung von Togo hat das ausschließliche ...cht:
1. der Beförderung der amtlichen und privaten Briefe, Postkarten, Kartenbriefe, Geschäftspapiere, Warenproben und Drucksachen;
2. der Beförderung von Werten und Kostbarkeiten unter Wertangabe;
3. des Vertriebs der Zeitungen und periodischen Schriften;
4. der Beförderung und Zustellung der Postpakete.

14. Tunis.

Die tunesische Postverwaltung hat das ausschließliche ...förderungsrecht für die Briefpost des Staates, für verschlossene und unverschlossene Privatbriefe und allgemein ... jeden handschriftlichen Gegenstand, und zwar unter ... Bedingungen und mit den Ausnahmen, die in den ...setzen und Verordnungen der französischen Postverwaltung besonders angegeben sind.

Der Postzwang bezieht sich nur auf die Briefposten und ...riefsendungen, die in dem Bereich bestehender Postan...lten entstanden und zuzustellen sind.

Briefe in gestempelten Umschlägen dürfen ohne Be...tzung der Post befördert werden, wenn die Umschläge ... ihrer Aufschrift den Versandtag tragen und so ver...lossen sind, daß der Briefinhalt ihnen nicht entnommen ...rden kann, ohne die Umschläge zu verletzen.

D. Amerika.

1. Antigua.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Postverwal...g von Antigua erstreckt sich nur auf verschlossene Briefe.

2. Barbados.

Die Postverwaltung von Barbados hat das ausschließ...e Recht, Briefe zu befördern.

Vom Postzwang ausgenommen sind jedoch:
a) Briefe, die durch einen Bekannten befördert werden, der sich an den Wohnort des Empfängers begibt;
b) Briefe, die sich auf Waren beziehen und zusammen mit ihnen durch gewöhnliche und bekannte Boten befördert werden.

3. Bermuda-Inseln.

Die Postverwaltung der Bermuda-Inseln hat das aus...ließliche Recht der Beförderung aller Briefsendungen.

4. Bolivien.

Die Post von Bolivien hat das ausschließliche Recht der ...förderung von Briefen mit Ausnahme derjenigen, die ... Absender in eigener Angelegenheit befördert, und der ...senbahndienstbriefe.

5. Brasilien.

Die brasilianische Verwaltung hat das ausschließliche ...cht der Beförderung und Zustellung von verschlossenen ...iefsendungen jeder Art.

Ausgenommen vom Postzwang sind:
a) offene Briefe;
b) freigemachte Briefe, die das Postamt am Ursprungsort mit dem Aufgabestempel versehen hat, und Briefe, die, nachdem sie die Post durchlaufen haben, durch irgend jemand befördert werden;
c) Briefe, die zwischen Orten verschickt werden, die ohne Postdienst sind;
d) Briefe, die zu einem Briefkasten oder zu einem Postschalter befördert werden;
e) Briefe, die innerhalb des Weichbildes von Städten, Dörfern und Marktflecken ohne Briefkastenleerungsdienst und ohne Briefzustelldienst befördert werden, und Briefe, die durch Hausangestellte innerhalb des Ortes befördert werden, selbst wo Briefkasten und Briefzustellung vorhanden sind;
f) verschlossene Briefe, die den Dienst der Eisenbahnen, Schiffs- und Beförderungsgesellschaften betreffen und durch Eisenbahnzüge, Wagen oder Boote zu den Stationen oder Vertretern dieser Eisenbahnen usw. befördert werden.

6. Britisch Guyana, Dominica, Grenada, Jamaika, St. Christoph, St. Vincent.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Postverwaltungen erstreckt sich in diesen Gebieten nur auf die Beförderung von Briefen.

7. Britisch Honduras.

In Britisch Honduras steht der Post kein ausschließliches Beförderungsrecht zu.

8. Chile.

Die Postverwaltung von Chile hat das ausschließliche Recht, Briefsendungen zu befördern.

9. Costarika.

Die Postverwaltung von Costarika hat das ausschließliche Recht, Briefe, Postkarten, Drucksachen jeder Art, Geschäftspapiere und Warenproben zu befördern.

10. Dominikanische Republik.

In der Dominikanischen Republik steht der Post kein ausschließliches Beförderungsrecht zu.

11. Französisch Guyana.

Dem ausschließlichen Beförderungsrecht der Post unterliegen in Französisch Guyana:
1. verschlossene und unverschlossene Privatbriefe, wie überhaupt alle handschriftlichen Gegenstände;
2. Zeitungen und alle Drucksachen, die eine wirkliche und persönliche Mitteilung ersetzen;
3. periodische politische Schriftwerke;
4. periodische unpolitische Schriftwerke, sofern sie nicht ein Paket von mehr als 3 kg bilden oder zu einem Buchhändlerpaket gehören, das dieses Gewicht überschreitet.

Vom Postzwang sind ausgenommen:
a) Briefsendungen, die durch expresse Boten zwischen Privaten befördert werden;
b) Rechnungen, welche die Waren begleiten.

12. Haiti.

Die Postverwaltung von Haiti hat das ausschließliche Recht, zu befördern:
1. verschlossene oder offene Briefe;
2. Postkarten;
3. Rundschreiben, Prospekte, Ankündigungen, Anzeigen jeder Art, die mit der Aufschrift des Empfängers versehen sind.

Ausgenommen vom Postzwang sind:
a) Sendungen jeder Art, die jemand an andere durch seine Angestellten befördern oder die er vom Postamt abholen läßt;
b) Briefe, die jemand in eigener Angelegenheit befördert.

Niemand darf eine Anstalt zur Beförderung von Briefen, Postkarten, Zeitungen, Drucksachen, Warenproben, und Geschäftspapieren betreiben.

13. Honduras.

Die Postverwaltung von Honduras hat das ausschließliche Recht, Briefe, Postkarten, Geschäftspapiere, Zeitungen und andere Drucksachen sowie Warenproben zu befördern.

14. Kanada.

Das ausschließliche Recht der Postverwaltung von Kanada erstreckt sich nur auf die Beförderung von Briefen und solchen Schriftstücken, die in Briefform versandt werden.

15. Kolumbien[5]).

Die Postverwaltung von Kolumbien hat das ausschließliche Recht, Briefsendungen, die mit der Aufschrift des Empfängers versehen sind, einzusammeln, zu befördern und zuzustellen.

Vom Postregal werden nicht berührt:

a) die Sonderposteinrichtungen der Departements und Gemeinden;
b) die Einsammlung, Beförderung und Zustellung von Briefsendungen, Benachrichtigungen und einzelnen Blättern usw., die nicht an bestimmte Empfänger gerichtet sind.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefsendungen, die jemand befördert, um sie beim nächsten Postamt aufzuliefern;
b) Briefsendungen, die zwischen Orten ohne Postanstalt befördert werden;
c) Ladescheine, Rechnungen, Frachtbriefe und Bescheinigungen der Konsulats- und Zollbehörden, welche die Waren begleiten;
d) Briefsendungen, die irgendeine Beförderungsanstalt in Dienstangelegenheiten durch ihre Angestellten mit ihren eigenen Beförderungsmitteln befördert;
e) Sendungen, die ein Absender durch eigene Angestellte oder durch Eilboten zustellen läßt; jedoch darf der Bote weder auf dem Hin- noch auf dem Rückweg Sendungen für eine fremde Person befördern.

Die Regierung kann Unternehmungen, Verbände oder Einzelpersonen ermächtigen, einen Briefpostdienst einzurichten. Die Privatbriefbeförderungsanstalten sind verpflichtet, alle ihre Sendungen nach den Sätzen und mit Wertzeichen der Landespost freizumachen. Die Wertzeichen sind durch Abdruck des Tagesstempels ordnungsmäßig zu entwerten.

16. Mexiko.

Die mexikanische Postverwaltung hat das ausschließliche Beförderungsrecht für Briefe, Kartenbriefe und Postkarten. Jedoch hat die Regierung die Befugnis, einer Körperschaft, Genossenschaft, Gesellschaft oder einer anderen Unternehmung, ja selbst einer Privatperson das Recht zur Beförderung postzwangspflichtiger Postsendungen unter besonderen Bedingungen zu verleihen; insbesondere haben sie die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses und die Vereinnahmung der Postgebühren zu gewährleisten.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) die eigenen Briefe, die der Absender zwecks Auflieferung zur nächsten Postanstalt befördert;
b) die eigenen Briefsendungen, die Geschäftshäuser oder Privatpersonen durch ihre Angestellten oder durch expresse Boten zustellen lassen;
c) Prozeßakten oder Entscheidungen der Gerichtsbehörden;
d) Frachtbriefe, Rechnungen, Versandbriefe, Zoll- un konsularische Urkunden, die sich auf die Beförderun von Waren beziehen oder Waren begleiten;
e) Briefsendungen, die zwischen Orten befördert werde die nicht durch die Post bedient werden;
f) Briefe, die jemand in eigener Angelegenheit beförder
g) Briefsendungen, die zwischen Körperschaften und G sellschaften jeder Art und ihren Angestellten in eigene Angelegenheit gewechselt und mit den eigenen B triebsmitteln befördert werden.

[5]) L'Union Postale 1927 S. 154.

17. Neufundland.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Postverwa tung von Neufundland erstreckt sich nur auf Briefe.

Ausgenommen vom Postzwang sind:

a) Briefe, die in eigenen Angelegenheiten des Absende oder des Empfängers durch Boten verschickt werde
b) Briefe von Kaufleuten, Schiffsbesitzern, Schiff ladungseigentümern oder von Verschiffungsunterne mern, die durch die Schiffe oder durch einen Ang stellten der Schiffsbesitzer usw. befördert werden u deren Aufschrift tragen; die Briefe dürfen jed nicht gegen Bezahlung oder unter Zuwendu irgendeines wirtschaftlichen Vorteils für die Bri beförderung an den Beförderer versandt werden;
c) Briefe, die ohne besondere Bezahlung oder Zuwe dung irgendeines wirtschaftlichen Vorteils an d Beförderer durch bekannte Güterversender zusamm mit den Waren, auf die sie sich beziehen, beförd werden.

18. Niederländische Antillen.

Die Postverwaltung der Niederländischen Antillen h das ausschließliche Recht, Briefsendungen zu befördern.

19. Niederländisch Guyana.

Das ausschließliche Beförderungsrecht der Postverw tung von Niederländisch Guyana erstreckt sich nur die Beförderung von Briefen.

20. Salvador.

Die Postverwaltung von Salvador hat das ausschli liche Recht, Briefsendungen zu befördern.

Vom Postzwang sind ausgenommen:

a) Briefsendungen, die innerhalb ihres Ursprungsor befördert werden;
b) Briefsendungen im Verkehr mit Orten ohne P anstalt;
c) offene Empfehlungs- und Besuchsbriefe, die eig händig verteilt werden;
d) Zeitungen ohne Aufschrift des Empfängers, die sc durch die Staatspost befördert worden sind.

21. St. Lucia.

Die Postverwaltung von St. Lucia hat das ausschli liche Beförderungsrecht für Briefsendungen.

22. Trinidad.

Die Postverwaltung von Trinidad hat das ausschli liche Recht, Briefe von einem Orte nach einem ande Orte der Kolonie zu befördern wie überhaupt den samten Annahme-, Beförderungs- und Zustelldienst wa zunehmen.

Vom Postzwang ausgenommen sind:

a) Briefe, die einem Freunde auf der Reise mitgege oder durch einen Freund dem Empfänger zugest werden;

b) Briefe, die in eigenen Angelegenheiten des Absenders oder des Empfängers durch Boten befördert werden;

c) Verfügungen (Hin- oder Rücksendung), Affidavits und Prozeßakten (Hin- oder Rücksendung) der Gerichte;

d) Briefe von Kaufleuten, Schiffs-, Waren- oder Ladungseigentümern, welche durch die Schiffe befördert und den Empfängern ohne irgendwelche Bezahlung ausgehändigt werden;

e) Briefe, die ohne Bezahlung oder Zuwendung irgendeines wirtschaftlichen Vorteils durch bekannte Güterversender zur Auslieferung zusammen mit den zugehörenden Waren befördert werden.

Nicht gestattet ist jedoch, Briefe der unter a bis e aufgeführten Art einzusammeln, um sie auf eine zugelassene Weise zu befördern.

Verboten ist die Annahme, Einsammlung, Beförderung [od]er Zustellung, selbst wenn es unentgeltlich geschieht:

a) den allgemein als solchen bekannten Fuhrunternehmern, ihren Angestellten und Vertretern, sofern es sich nicht um Briefe handelt, die sich auf die beförderten Waren beziehen, ferner den Eigentümern, Kutschern und Schaffnern von öffentlichen Verkehrsunternehmen;

b) den Eigentümern, Besitzern und Befehlshabern von Booten, Handelsschiffen und Postschiffen, die längs der Küste oder anderswo zwischen den Häfen und Plätzen im Hoheitsgebiet der Kolonie fahren oder verkehren, ebenso ihren Angestellten und Vertretern, sofern es sich nicht um Briefe von Kaufleuten, von Eigentümern der Schiffe oder der an Bord befindlichen Waren, handelt;

c) den Fahrgästen und anderen Personen, die sich an Bord der Boote, Handels- und Postschiffe aufhalten.

23. Uruguay.

Die ausschließliche Beförderung aller Briefsendungen ist der Postverwaltung von Uruguay vorbehalten.

24. Vereinigte Staaten von Amerika.

Die amerikanische Postverwaltung hat das ausschließliche Recht, Briefe oder Pakete, die persönliche Mitteilungen enthalten, zu befördern.

Jedoch darf jedermann bei der nächsten Postanstalt oder der nächsten fahrenden Post ordnungsmäßig freigemachte Postsendungen abholen oder aufliefern.

Außerdem ist es gestattet, Briefe oder Pakete durch Personen, die nicht für diese Beförderung bezahlt werden, oder durch expresse Boten zu befördern.

Vom Postzwang sind ausgeschlossen:

a) Briefe oder Sendungen, welche die Ladung eines Dampf- oder anderen Schiffes betreffen, ebenso wie Briefe oder Pakete, die irgendwelche Gegenstände während der Beförderung durch Post-, Eisenbahnwagen oder ein anderes Fahrzeug begleiten, und

b) Briefe, die in gestempelten Umschlägen verschlossen sind, wenn die Postfreimarke genügt, die Gebühr für die Postbeförderung zu decken. Diese Briefe können durch andere Verwaltungen als durch die Postverwaltung verschickt, befördert und zugestellt werden, aber die Umschläge müssen mit der Aufschrift der Empfänger versehen und derart verschlossen sein, daß ihr Inhalt ohne Beschädigung der Umschläge aus ihnen nicht herausgenommen werden kann; außerdem muß das Datum des Briefes, seiner Beförderung oder Annahme auf dem Umschlag handschriftlich oder durch Stempelabdruck angegeben sein. Der Generalpostmeister kann diese Ausnahmebestimmung zeitweise auf den Postkursen außer Kraft setzen, wenn das Allgemeinwohl ihm gebietet, diese Maßnahme zu ergreifen.

Nachruf.

Wirklicher Geheimer Rat Kobelt †.

Am 5. November 1929 ist der Unterstaatssekretär i. R., [W]irkliche Geheime Rat Kobelt nach mehrwöchiger schwerer [Kr]ankheit verschieden.

Rudolf Kobelt ist am 21. März 1856 in Alsfeld (Hessen) [ge]boren. Er wandte sich, wie sein älterer Bruder, der [im] Ruhestand lebende Wirkliche Geheime Oberpostrat [Gu]stav Kobelt, nach Vollendung seiner wissenschaftlichen [Au]sbildung dem Postfach zu. Nachdem er in mehreren [Be]zirken sowie im Reichspostamt praktisch tätig gewesen [wa]r, legte er im November 1882 die höhere Verwaltungs[pr]üfung ab. Er wurde 1894 zum Postrat ernannt und [18]99 wieder zur Beschäftigung in der obersten Behörde [he]rangezogen, bei der er dann bis zu seinem Scheiden aus [de]n Dienste verblieb. Er wurde 1901 zum Geheimen Post[ra]t und vortragenden Rat, 1905 zum Geheimen Ober[po]strat, 1908 zum Direktor im Reichspostamt und 1917 [zu]n Unterstaatssekretär befördert. Im Juni 1918 wurde [ih]n der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem [Pr]ädikat Exzellenz verliehen. Im Februar 1919 erbat [er], nachdem er dem Dienste infolge ernster Erkrankung [me]hrere Monate hatte fern bleiben müssen, seine Ver[set]ung in den Ruhestand, die seinem Antrage gemäß zum [1.] Mai 1919 erfolgte.

Die Tätigkeit des Verstorbenen bei der obersten Behörde [wa]r, wenn er auch auf allen Gebieten des Verkehrswesens sachkundig mitwirkte, in erster Linie dem Postbetriebsdienst gewidmet, dessen weitere Ausgestaltung im Stephanschen Geiste für die sprunghaft wachsenden Ansprüche wirtschaftlicher Entwicklung er sich zum Ziele gesetzt hatte. Gestützt auf umfassende Dienstkenntnisse, die er durch Reisen in alle Teile des Reichspostgebiets und durch Studien im Ausland zu vertiefen unermüdlich bemüht war, vermochte er diese Aufgabe so zu lösen, daß die deutschen Einrichtungen sich allgemeiner Anerkennung erfreuten. Seine Fürsorge erstreckte sich auch auf die technischen und baulichen Anlagen für den Betrieb, deren Bedeutung für die rasch steigenden Anforderungen des Verkehrs er erkannt hatte. Besonders am Herzen lag ihm die Pflege der Beziehungen im Weltpostverkehr sowie die Förderung des Postdampfschiffwesens und der Posteinrichtungen in den Kolonien. Sein klarer Verstand, sein reger Geist und seine rastlose Tatkraft befähigten ihn, überall eine führende Stellung einzunehmen.

Bei Ausbruch des Weltkrieges sah er sich dann vor eine Aufgabe gestellt, die alles Vorhergegangene weit überragte. Es galt, den Postverkehr der Millionen zählenden Heere zu bewältigen, für den anfangs keine ausreichenden Beförderungsmittel zur Verfügung standen, da diese für den Aufmarsch dringender gebraucht wurden. Nach Überwindung dieser ersten Schwierigkeiten kam die Sorge für die

Reglung des Dienstes nicht allein für die in raschem Vorrücken befindlichen Truppen — man denke nur an die Hindenburgschen Züge im Osten —, sondern auch für die besetzten Gebiete. Eine Fülle von Arbeit, eine unausgesetzte Kraft- und Nervenanspannung für Kobelt und seine Mitarbeiter, nicht für eine kurze Zeit, sondern für Jahre. Er hat mit eiserner Energie allem standgehalten bis zum Schluß des Krieges. Die Geschichte der deutschen Feldpost verkündet, was geleistet worden ist.

Die maßlosen Anstrengungen hatten aber die Gesundheit des kräftigen Mannes, der zudem durch den Verlust seiner Gattin und seines Sohnes schwer getroffen war, so erschüttert, daß er im Oktober 1918 ernstlich erkrankte. Auch nach Besserung seines Leidens glaubte er den Anforderungen, die er selbst stets an sich stellte, in seinem Amte in jener unruhigen Zeit nicht mehr gewachsen zu sein; er schied deshalb kurz nach Vollendung des 63. Lebensjahrs aus dem Dienst.

Immer von Tätigkeitsdrang beseelt, blieb er auch in Ruhestand nicht müßig. Mit Wort und Tat beteiligt er sich an den Bemühungen um den Wiederaufbau de Vaterlandes. In Bernburg, wohin er Anfang 1922 seine Wohnsitz verlegt hatte, widmete er sich vor allem der Wi derbelebung des Strebens nach Kolonialbesitz, dessen Wer und Bedeutung für die Volkswohlfahrt er in seinem am lichen Wirken kennengelernt hatte. Seinem unermüdliche Eifer ist es zu danken, daß die Deutsche Kolonialgesellscha in Bernburg und Umgebung wieder viele Mitglieder ge wonnen hat und eine erfolgreiche Werbetätigkeit entfalte konnte. Daneben war er ein warmer Förderer alle anderen vaterländischen Unternehmungen.

Der allzu frühe Heimgang dieses hochbegabten, lautere wohlgesinnten Mannes wird in weiten Kreisen beklag Die Deutsche Reichspost wird sein Andenken dauernd i Ehren halten.

Schriftwerke.

Reichsbahn — Reichspost. Das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zur Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung unter besonderer Berücksichtigung der finanziellen Auseinandersetzung. Von Dr. jur. Johs. Schulz, Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zweiter Teil. 116 Seiten. Preis geh. 3,30 *RM.* Berlin 1929. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Das Buch bildet den zweiten Teil des in erster Linie für die Praxis und den dienstlichen Gebrauch bestimmten Wegweisers. Der erste Teil des Buches, der im wesentlichen die Beförderungsleistungen der Reichsbahn für die Reichspost behandelte, ist im Archiv 1926 S. 171 eingehend besprochen worden. Der vorliegende zweite Teil enthält eine klare und übersichtliche Darstellung der sonstigen Beziehungen zwischen den beiden Verwaltungen im einzelnen und beschäftigt sich insbesondere mit den Grundsätzen, die bei dem finanziellen Ausgleich von Leistungen der einen für die andere Verwaltung anzuwenden sind. So werden eingehend folgende Gegenstände behandelt: Die Berechnung der Miete bei Hergabe von Räumen und Gebäuden, die Benutzung oder Mitbenutzung von Tunnel-, Aufzugs- oder Brückenanlagen durch die Deutsche Reichspost, die Beförderung von Briefbeuteln, Brief- und Zeitungspaketen sowie von Einzelpaketen durch das Reichsbahnzugpersonal, die Unkostenzuschläge bei Leistungen und Lieferungen, die Unterhaltung der Bahnpostwagen, die Verwendung, Zulassung und Stellung der Postwagen in den Zügen, die Zulässigkeit der Beförderung von gewöhnlichen Paketen in den Bahnpostwagen, die Beförderung der Post in besonderen Zuggattungen, die Beförderung von Dienstgut der Post. Es ist ein besonderes Verdienst des Verfassers, die einschlägigen Bestimmungen über die recht vielseitigen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn in übersichtlicher und systematischer Darstellung zusammengetragen und mit der Ausführlichkeit behandelt zu haben, die notwendig ist, um auch demjenigen ein klares Bild über die in Frage kommenden Gesetzes- und Verwaltungsbestimmungen zu geben, der den Dingen ferner steht. Besondere Sorgfalt ist auf die Erörterung der rechtlichen Gesicht punkte verwandt, die namentlich im 9. Abschnitt des Buche vertieft ist. Dieser Abschnitt handelt von den aus de Betreten der Bahnhöfe durch die Postbediensteten und a ihrer Beförderung auf der Reichsbahn entstehenden A sprüchen (Ansprüchen der Reichspost und ihrer Beamte Arbeiter und Angestellten für Schäden im Eisenbahnb trieb) und von Sachschäden an Posteigentum und an Po sendungen. An diese Darstellung schließt sich der letzte A schnitt, der die Betrachtung zu den Achskilometerleistung für die Reichspost, der Wagengestellung für den Postdien und der Abgeltungsreglung für besondere Postbahnhö oder Postverladeanlagen und zu einigen anderen wenig wichtigen Leistungen der Reichsbahn im Interesse des Po dienstes führt. Einige Bemerkungen seien gestattet: D neue Postordnung vom 30. Januar 1929 spricht nicht me von Zeitungsbahnhofsbriefen, sondern von Bahnhofsz tungen (S. 19). Der sogenannte Nordexpreßzug ist m. ein Zug, der im Sinne des Eisenbahnpostgesetzes »für d regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn« bestimmt i Der abweichenden Ansicht des Verfassers (S. 31) kann i nicht zustimmen. Versteht man unter »regelmäßigem B förderungsdienst« den planmäßigen Verkehr, so fallen au planmäßige Züge besonderer Gattung darunter. D Nordexpreß ist ein Zug, der an bestimmten Tagen zu fah planmäßigen Zeiten verkehrt und auch dem allgemein Verkehr unter bestimmten Voraussetzungen offenste Wenn zu diesem Zuge in Deutschland auch keine Fahrkart nach innerdeutschen Stationen verkauft werden, so hält d Zug doch an deutschen Haltestellen, und es muß jedem Re senden unbenommen bleiben, auch an diesen Haltestellen d Zug zu verlassen, selbst wenn er den Zug von einer deu schen Station aus benutzt hat. Im übrigen findet die Au fassung im Eisenbahnpostgesetz keine Stütze, daß unter B förderungsdienst der Bahn nur der innere deutsc Verkehr zu verstehen sei. Zuzustimmen ist der S. 41 ve tretenen Ansicht, daß die aus dem Eisenbahnpostgesetz s ergebenden Verpflichtungen ihrer Rechtsnatur nach kei vertraglichen Frachtgeschäfte sind, sondern ausschließli auf dem Gesetz beruhen. Diese Meinung ist jetzt in Recht lehre und Rechtsübung allgemein anerkannt (vgl. au Aschenborn-Schneider, Postgesetz, 2. Aufl. S. 132). D S. 43 aufgeworfene Streitfrage, ob im Sinne des § 1

bs. 2 des Reichsunfallfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1901 e Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dem Reiche gleichzu- llen sei, ist m. E. mit Breithaupt, Eis. Entsch. Bd. 47 . 214 ff., vom reinen Rechtsstandpunkt aus betrachtet, zu rneinen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist in rer heutigen Gestalt mit dem Reiche nicht identisch. Der rfasser will diesen Satz nicht gelten lassen und kommt so ch S. 52, wo er die Ansprüche der Absender beschädig- r oder zerstörter Postsendungen behandelt, zu m. E. unzu- ffenden rechtlichen Schlußfolgerungen. Den Eigentümern n Postsendungen, die während der Beförderung des ahnpostwagens durch die Reichsbahn im Bereiche des eußischen Rechts, z. B. durch einen infolge des Zusam- nstoßes zweier Züge entstandenen Brand, vernichtet wer- , steht ein außervertraglicher voller, d. h. nicht auf die träge des Postgesetzes beschränkter, Schadensersatzan- ruch auf Grund des § 25 des Preußischen Gesetzes über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ge- n die Reichsbahn zu (vgl. Aschenborn-Schneider a. a. O. 133). Daß nach der Reichsverfassung die Reichsbahn- rwaltung ein »statio fisci des Reichs« ist, steht dem nicht entgegen, da die Rechtslage sich eben durch das Reichsbahngesetz, das verfassungsändernden Charakter hat, grundlegend geändert hat. Völlig stimme ich mit dem Verfasser darin überein, daß beide Fragen, sowohl betr. die Anwendung des § 12 Abs. 2 UFG, wie die zuletzt berührte Frage des Umfangs der Schadensersatzpflicht, gesetzlicher Regelung bedürfen, und daß diese Fragen zweckmäßig in dem von ihm gewünschten Sinne zu regeln sein werden. Auf nähere Einzelheiten einzugehen, würde zu weit führen. Der Verfasser behandelt alle diese, das Verhältnis zwischen Reichsbahn und Reichspost berührenden Fragen, wie schon oben ausgeführt, dem ganzen Zweck seines Buches entsprechend, aus einem sicheren Gefühl für die Bedürfnisse der Praxis heraus; deshalb kann das Buch insbesondere allen denen warm empfohlen werden, die im Dienste der Reichsbahn oder Reichspost mit diesem Aufgabenkreis zu tun haben. Die lückenlosen Anlagen, die auf etwa 60 Seiten das amtliche Material, insbesondere die zwischen Reichsbahn und Reichspost getroffenen Vereinbarungen, enthalten, erhöhen die praktische Verwendbarkeit des Buches.

Dr. Schneider, Ministerialrat.

Gerichtliche Entscheidungen.

Aus dem Postrecht.

Wann liegt bei Nichtübereinstimmung der Angaben f der Wertsendung und im Einlieferungsbuch reglementsmäßige Einlieferung vor?

rteil des Hanseatischen OLG in Ham- burg vom 14. Juni 1929 — Bf IV 191. 29.

Am 26. Oktober 1927 gab die Staatsleihanstalt in H. rch einen ihrer Angestellten bei dem Postamt in H. Schalter 3 einen an den Kläger gerichteten Brief zur nlieferung ab; dieser Brief war mit Wertangabe (Wert ℳ 800) und Nachnahme in gleicher Höhe bezeichnet und sprechend freigemacht. Der Schalterbeamte lehnte die nahme des Wertbriefs ab und verwies den Boten an für die Annahme von Wertbriefen bestimmten Schal- 1. Über die weiteren Vorgänge bei der Einlieferung rscht Streit. Die beklagte Deutsche Reichspost stellt Sachverhalt so dar. Der Bote habe, um an dem ge- de besetzten Schalter 1 nicht warten zu brauchen, auf Ab- tigung am Schalter 3 bestanden und, um diese Abferti- ng zu erreichen, den Schalterbeamten ersucht, den Brief s gewöhnliche Nachnahmesendung anzunehmen; im Ein- rständnis mit dem Boten habe auch der Schalterbeamte Wertangabe auf der Sendung gestrichen. Tatsächlich die Wertangabe auf der Sendung gestrichen worden, ne daß indes der von der Staatsleihanstalt im Einliefe- ngsbuch geschriebene Vermerk über die Wertangabe be- tigt wurde. Der Schalterbeamte bescheinigte vielmehr Einlieferungsbuch die Einlieferung eines gewöhnlichen, t Nachnahme belasteten Briefes, ohne die für Wertbriefe geordnete, ausführlichere Art der Bescheinigung anzu- nden (ADA V, 2 § 8 XIII). Der Brief ist bei der st verlorengegangen. Der Kläger hat die ihm von der senderin abgetretenen Rechte auf Schadensersatz in he von 800 ℛℳ im Klagewege geltend gemacht. Land- richt und Oberlandesgericht haben die Deutsche Reichs- st antragsgemäß verurteilt.

us den Entscheidungsgründen des OLG:

»Der Berufung mußte der Erfolg versagt bleiben.

Es bedarf einer Stellungnahme zu der Würdigung des Beweisergebnisses nicht, da, selbst wenn man der Aussage des Schalterbeamten Glauben schenken würde, dem Klageantrag entsprochen werden müßte. Hier ist ein rechtswirksamer Postbeförderungsvertrag zustandegekommen, und zwar mit der Maßgabe, daß der Brief als Wertbrief mit Wertangabe in Höhe von ℛℳ 800 zu befördern war. Die Staatsleihanstalt hat den streitigen Brief durch ihren Boten bei der Post eingeliefert. Der Brief ist von dem zuständigen Postbeamten zur Beförderung angenommen. Das Vertragsangebot der Staatsleihanstalt lag in der Eintragung derselben unter Nr. 65 des Posteinlieferungsbuchs mit der Vorlage des ordnungsmäßig mit dem Vermerk »Wert 800 ℛℳ« versehenen Briefes. Sie beantragte, den Brief unter Wertangabe in Höhe von 800 ℛℳ und Nachnahme zu befördern. Dieses Angebot wurde dem Postbeamten durch die Vorlage des Posteinlieferungsbuchs und des Briefes übermittelt. Dieser nahm das Angebot der Staatsleihanstalt dadurch an, daß er sich den Brief aushändigen ließ und in dem Posteinlieferungsbuch ordnungsmäßig die Annahme des Briefes als Wertbrief quittierte. Die Wertangabe ist nicht durchstrichen. Der in der Rubrik Nr. 64 stehende Name des Beamten deckt alle drei Sendungen der Nr. 64 bis 66.

Die Staatsleihanstalt hat als Absenderin den einzuliefernden Brief in das Buch unter Wertangabe in Höhe von 800 ℛℳ eingetragen und damit ihren Willen zum Ausdruck gebracht, daß die Sendung als Wertbrief behandelt werden sollte. Entgegen der von dem Beamten erteilten Bescheinigung hat dieser dann auf dem streitigen Brief die Wertangabe durchstrichen. Diese Durchstreichung ist für den zwischen der Staatsleihanstalt und der Post abgeschlossenen Beförderungsvertrag, selbst dann, wenn der Bote mit der Durchstreichung einverstanden gewesen sein sollte, ohne Bedeutung. Der Bote war dem Beamten als der Bote der Staatsleihanstalt bekannt, er hatte täglich im Auftrage seiner Dienstherrin Briefe, die in dem Posteinlieferungsbuch eingetragen waren, nach der Postanstalt zu bringen. Der Bote besorgte die Beförderung der Briefe nicht selbständig, sondern hatte nur das zur Post zu bringen, was ihm aufgegeben wurde. Er fungierte sonach für die Staatsleihanstalt lediglich als Erklärungswerkzeug. Er

übte sonach keine Rechtsvertretung für die Staatsleihanstalt aus. Daher sind seine etwaigen von dem Vertragswillen der Staatsleihanstalt abweichenden Willenserklärungen rechtlich bedeutungslos.

Die Durchstreichung der Wertangabe auf dem verlorengegangenen Brief ist daher der Absenderin gegenüber ohne rechtliche Wirkung vorgenommen. Dieser gegenüber ist der Brief *unter Wertangabe*, wie die Quittung ausweist, angenommen worden. Der Brief ist im Sinne des § 6 des Reichspostgesetzes *reglementsmäßig* eingeliefert worden. Der Brief war ordnungsmäßig mit einem Vermerk »Wert 800 *RM*« versehen. Das Posteinlieferungsbuch enthält ordnungsmäßig die Eintragung »Wert *RM* 800.—«.

Die Post hat der Staatsleihanstalt gegenüber durch ihren Schalterbeamten ihre Vertragspflicht dadurch verletzt, daß dieser den Vermerk der Wertangabe auf dem Brief durchstrich und diesen als einfachen Nachnahmebrief behandelte. Nach allem ist die Reichspost zum Ersatz des der Absenderin erwachsenen Schadens verpflichtet.

Die Ausführungen des Kommentars von Aschenborn-Schneider vor § 6 des Reichspostgesetzes (S. 165) stehen dem vom Berufungsgericht vertretenen rechtlichen Standpunkt keineswegs entgegen. Der Kommentar behandelt den Fall, in dem der Bote *vor* Einlieferung des Briefes eigenmächtig die Adresse des Empfängers abgeändert hatte. Überdies hat das Reichsgericht in einer Entscheidung RGZ Bd. 41 S. 107[1]) eine von dem Kommentar abweichende Ansicht vertreten, der das Berufungsgericht zustimmen muß. Das Reichsgericht hält die Post für schadenersatzpflichtig, weil in dem Einlieferungsbuch die Adresse des Empfängers angegeben und die Quittung des Beamten unter die unveränderte Adresse gesetzt worden war, trotzdem in dem Brief eine erkennbar gefälschte Adresse von dem Boten geschrieben worden war. Das Landgericht hat daher nach allem mit Recht die Beklagte zur Zahlung verurteilt.«[2])

2. Verhältnis des § 19 des Postgesetzes (Vorfahrtsrecht) z[u] § 7 Abs. 2 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfah[r]zeugen (Sorgfaltspflicht des Führers).

Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 19. Juni 192[...] — Bf IV 316. 29.

Der Kraftwagen der Klägerin stieß mit dem [...] gen der beklagten Deutschen Reichspost (DRP) auf [...] straße zusammen. Beide Fahrzeuge wurde beschä[...] Parteien schoben sich gegenseitig die ausschließlich[...] an dem Zusammenstoß zu und verlangten im Wege de[r] Klage und Widerklage Schadensersatz. Unter Abweisun[g] ihrer Widerklage ist die DRP dem Grunde nach ve[r]urteilt worden.

---

[1]) Archiv für Post und Telegraphie 1898 S. 756.

[2]) Das Urteil, das für den Postverkehr von besonderem Interesse ist, behandelt einen Fall, der die Gerichte schon wiederholt beschäftigt hat, ohne daß die dabei in Betracht kommende Streitfrage völlig geklärt ist.

Man wird von der Erwägung ausgehen müssen, daß für die Frage, ob und in welcher Art ein Beförderungsvertrag mit der Post zustande kommt, in erster Linie die auf der Sendung befindlichen Vermerke maßgebend sind. Diese werden regelmäßig vom Absender herrühren. Ob dies aber tatsächlich der Fall ist, kann die Post nicht prüfen. Deshalb sind auch solche Vermerke für die Post beachtlich und maßgebend, die, selbst unbefugt, von dem Überbringer (Einlieferer) auf der Sendung angebracht, verändert oder beseitigt sind, der bloßer Vertreter in der Erklärung (Bote), nicht einmal Vertreter im Willen (Stellvertreter) ist. Voraussetzung ist dafür, daß die Erklärung entweder vor der Einlieferung zur Post vollzogen ist oder, wenn die Erklärung bei der Einlieferung abgegeben wird, *sie nicht mit dem erkennbaren Willen des Absenders in Widerspruch steht*. Soll z. B. ein Paket nach der Absicht des Absenders als Nachnahmepaket befördert werden, wird es aber auf Verlangen des einliefernden Boten tatsächlich als Wertpaket ohne Nachnahme angenommen, so haftet die Post nicht für den infolgedessen nicht eingezogenen Nachnahmebetrag (vgl. Urteil des Landgerichts München vom 29. März 1909, abgedruckt bei Schneider »20 Jahre Postrecht« Bd. I S. 192). Zutreffend führt das Urteil aus: »Es ist ganz selbstverständlich und durch das Bedürfnis der Praxis auch geboten, daß der Geschäftsherr demjenigen Bediensteten, dem er die Besorgung der Aufgabe einer Sendung überträgt, auch die Versendungsart mitteilt. Jedenfalls aber war der Postbeamte zu einer solchen Annahme berechtigt. Die Erklärung des Boten ist maßgebend. Zu einer Nachprüfung, ob die Erklärung tatsächlich dem Willen des Absenders entsprach, war der Postbeamte nicht verpflichtet.« Maßgebend sind also für die Postbeförderung die auf der Sendung vor der Einlieferung angebrachten Ve[r]merke (vgl. auch §§ 16 II und 21 II Postordnung für Wert- un[d] Nachnahmesendungen). Demgegenüber tritt *grundsätzli[ch]* die etwa abweichende Bescheinigung in einem Posteinlieferungs[]buch oder — was dem gleichgestellt werden muß — in eine[m] vom Absender vorbereiteten Posteinlieferungsschein zurück, da s[ie] für das Zustandekommen des Vertrages nicht wesentlich ist. De[r] Vertrag kommt auch zustande, wenn keine »Quittung« ertei[lt] wird. Die frühere Vorschrift im § 31 der Postordnung: »De[r] von der Post ausgestellte Einlieferungsschein beweist die Einliefe[]rung der Sendung, der Einlieferer *hat* sich daher nicht zu en[t]fernen, ohne ihn in Empfang genommen zu haben« war in ihre[m] zweiten Teile auch schon früher trotz ihrer der neuzeitlichen Ge[]setzessprache nicht entsprechenden Fassung nicht als sog. Mußvor[]schrift zu erachten. Die neue Postordnung vom 30. Januar 192[...] hat dies im § 33 durch die Änderung der Bestimmung in eine so[] *Soll*vorschrift ausdrücklich klargestellt. Die weitere Bewei[s]regel des § 33 Satz 2 bezieht sich nicht auf die Frage, welche Ve[r]sendungsart vorliegt. Auch in dieser Hinsicht wird der Einliefe[]rungsschein zwar als ein wichtiges Beweismittel gelten könne[n], aber ausschlaggebend ist er nicht. Er hat gegenüber den auf de[r] Sendung selbst angebrachten Vermerken nur sekundäre Bede[u]tung und ist von besonderem Wert nur für den Fall, daß sich nic[ht] mehr feststellen läßt, wie die auf der Sendung befindlichen Ve[r]merke gelautet haben. Hat z. B. der einliefernde Bote ein[en] Wertbrief, der an eine andere als im Einlieferungsbuch verzeic[h]nete Adresse gerichtet ist, untergeschoben, so wird sich regelmäß[ig] der Verbleib des untergeschobenen Wertbriefes kaum aufklär[en] lassen; die Post wird daher meistens nicht in der Lage sein, de[n] gegen sie zeugenden Inhalt des Einlieferungsbuchs zu entkräfte[n]. Deshalb ist besondere Sorgfalt des Annahmebeamten erforderli[ch].

Von diesem Standpunkt aus ist das obenerwähnte Urteil de[s] Reichsgerichts vom 9. Mai 1898, RGZ Bd. 41 S. 107, verfehl[t]. Abgesehen davon, daß es insofern auf einer unzutreffende[n] Rechtsauslegung beruht, als es dem jeden sonstigen Schaden[s]ersatz, also auch für culpa in contrahendo, ausschließende[n] *Sonderrecht* der Post nicht Rechnung trägt, macht es ei[ne] durch nichts begründete Unterscheidung zwischen der Einlieferu[ng] mit Aushändigung eines Posteinlieferungsscheins und der Ei[n]lieferung unter Zugrundelegung eines von der Postanstalt au[s]gegebenen Posteinlieferungsbuchs. Waren die vom Reichsgeric[ht] aus dieser Unterscheidung gezogenen Schlußfolgerungen sch[on] s. Z. unrichtig, so haben sie seit dem Jahre 1899 jede Grundla[ge] verloren, nachdem das Posteinlieferungsbuch sich nicht mehr a[uf] die Eintragungen über Einlieferungen einer *bestimmte[n]* Person beschränkt, sondern für die Bescheinigung von Einlief[e]rungen auch *anderer* Personen geeignet ist. Die Rechtsla[ge] bei der Einlieferung unter Vorlegung eines Einlieferungsbuc[hs] ist seither in keiner Weise von der Einlieferung mit Aushänd[i]gung eines Posteinlieferungsscheins verschieden. Dazu komm[t] folgendes (vgl. ADA V, 2 § 8 VI): »Zur Beschleunigung de[s] Schalterverkehrs trägt es bei, wenn die Einlieferer, soweit s[ie] keine Einlieferungsbücher benutzen, die Einlieferungsbeschein[i]gung auf Vordrucken vorbereiten. Diese Mitwirkung der Ein[]lieferer ist eine freiwillige; ein Zwang darf nicht ausgeübt wer[]den«. Wenn der Einlieferer den Einlieferungsschein vorbereite[t], ist in der Tat kein Grund ersichtlich, einen rechtlichen Unterschi[ed] zwischen den beiden erwähnten möglichen Arten der Einlieferu[ng] zu machen. Die angeführte Entscheidung des Reichsgerichts i[st] also auch in tatsächlicher Hinsicht durch die Änderung der post[a]lischen Betriebsvorschriften überholt.

Bei Abweichungen zwischen der Aufschrift und den Angabe[n] in der Einlieferungsbescheinigung sind nach dem oben Gesagte[n], wenn man von der oben erörterten Beweisfrage absieht, *allei[n]*

Aus den Entscheidungsgründen:

»Abweichend vom Landgericht nimmt das Berufungsgericht an, daß das Postauto sich in langsamer Fahrt befand, als es mit dem Wagen der Klägerin zusammenstieß. Es ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht anzunehmen, daß der Führer des Post[...]tos schneller als 30 km gefahren ist, es ist sogar nicht [...]schlossen, daß er noch langsamer gefahren ist. Aber [...]as Auto der Klägerin hat sich in langsamer Fahrt [...]en, als der Zusammenstoß erfolgte.

[...] Führer des Wagens der Klägerin ist, als die Begegnung des Postautos bevorstand, so weit nach rechts auf den Fußweg gefahren, als es zur Nachtzeit ohne Gefährdung seines Wagens und seines Lebens möglich war. Entscheidend sind in dieser Beziehung die Feststellungen, die der Oberlandjäger getroffen hat. Der Wagen der Klägerin ist vielleicht mit seinen Hinterrädern durch den Zusammenstoß etwas mehr auf den Fußweg gedrängt worden, als er sich vor dem Zusammenstoß befand. Viel kann es aber nicht gewesen sein. Auf jeden Fall ist durch die Beweisaufnahme festgestellt worden, daß der Wagen mit seinen rechten Rädern annähernd bis 70 cm von dem Chausseebaum entfernt auf dem Radfahrweg vor dem Zusammenstoß gefahren ist.

Dagegen muß dem Führer des Postautos vorgeworfen werden, daß er an dem Wagen der Klägerin vorbeigefahren ist, ohne sein Auto so weit in den Sommerweg zu bringen, daß die Begegnung glatt vonstatten gehen konnte. Das Berufungsgericht weiß aus eigener Sachkunde, daß das Postauto nichts riskiert hätte, wenn es bei einer Fahrt von 20 bis 30 km in den Sommerweg gefahren wäre. Möglicherweise hätte das Auto steckenbleiben können. Diese Möglichkeit ist aber unwahrscheinlich, da das Postauto ja schon mit seinen rechten Rädern auf dem Sommerweg fuhr, als die Begegnung stattfand. Wollte aber der Führer des Postautos unter allen Umständen vermeiden, daß er im Sommerweg steckenblieb, so hätte er, zumal ihm der Weg genau bekannt war und er daher wußte, daß ein Postauto und ein Privatauto bei der Begegnung nicht mit ihren Außenrädern auf dem gepflasterten Teil der Chaussee bleiben konnten, weil dieser zu schmal war, halten sollen. Dies hätte den Wagenführer der Klägerin veranlaßt, auch seinerseits mit seinem Wagen zu halten. Dann hätte dieser in ganz langsamer Fahrt an dem haltenden Postwagen vorbeifahren können. Fuhr der Führer des Postautos aber weiter, so mußte der Wagenführer der Klägerin damit rechnen, daß auch der Führer des Postautos so weit nach rechts in den Sommerweg ausweichen würde, daß die beiden Fuhrwerke glatt aneinander vorbeifahren konnten.

Das Vorfahrtsrecht der Post nach § 19 des Postgesetzes befreit die Führer der Postautos nicht von der Verpflichtung, wie alle anderen Autofahrer bei der Begegnung mit anderen Wagen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt zu beachten. Schon jetzt steht fest, daß der eingetretene Schaden im Sinne des § 17 des Kraftfahrzeuggesetzes überwiegend von dem Führer des Postautos verursacht worden ist. Das Landgericht hat daher mit Recht den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt und die Widerklage abgewiesen.«[3])

3. Begriff der geschäftlich oder rechtlich erheblichen Handlungen, in denen eine Unterbrechung der Beförderung liegt. Übergang vom expressen Boten auf die Post. Berechnung der Strafe (§§ 1, 2, 27 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871).

a. Urteil des AG Wildenhausen vom 15. November 1928.

Aus den Gründen:

»Die Firma K. in W. unterhält in G. ein Lager. Die Übersendung der Rechnungen an die Kunden in G. geschah früher in der Weise, daß die Briefe zu einer Gesamtsendung verpackt nach G. in das Lager geschickt und von dort bei der Postanstalt in G. unter Ausnutzung der Ortsbrieftaxe zur Zustellung eingeliefert wurden. Nachdem dieses Verfahren postseitig beanstandet worden war, wurden die Briefe von einem der Inhaber der Firma, die häufiger in G. zu tun hatten, dorthin mitgenommen und dem Postamt in G. zur Zustellung aufgegeben. Als eines Tages die Firmeninhaber anderweitig in Anspruch genommen waren, wurde der Angeklagte mit einem Motorrad nach G. geschickt, um dort 127 mit der Ortsgebühr freigemachte, verschlossene Briefe an Empfänger im Postbezirk G. bei der Post aufzuliefern....

Es kann nicht angenommen werden, daß mit den Briefen eine erhebliche geschäftliche Handlung in G. vorgenommen worden ist. Als der Angeklagte die Briefe nach G. brachte, war in Vertretung des Lagerhalters U. der dort anderweitig beschäftigte Zeuge M. tätig. Dieser hat ausgesagt, daß der Angeklagte die hier fraglichen Briefe nicht mit zum Lager gebracht habe, sonst würde er sie unbedingt gesehen haben; es sei

---

[...] auf der Sendung befindlichen Vermerke ausschlaggebend, so[...]t sie, wie z. B. die Wertangabe (§ 16 II PO) oder der Nach[...]mevermerk (§ 21 II PO), für das Zustandekommen des Ver[...]gs gerade in der vom Absender gewünschten Beförderungsart [...]entlich sind. Nach § 16 IV PO werden Nachnahmesendungen [...] dann als Wertsendungen behandelt, wenn außerdem ein Wert [...]egeben ist. Fehlt diese Wertangabe auf der Sendung, steht [...]vielmehr nur auf der Einlieferungsbescheinigung, so liegt post[...]tlich keine Wertsendung vor. Die Post ist ja auch aus betrieb[...]en Gründen gar nicht in der Lage, eine solche als Wertsendung [...]t gekennzeichnete Sendung als solche zu behandeln. Dies [...] auch für die Fälle, in denen der Postbeamte trotz der ihm [...] ADA V, 2 § 8 VI Abs. 2 und XIII obliegenden Prüfungs[...]ht die Abweichung nicht bemerkt. Ob und inwieweit der Ab[...]er aus der Verletzung dieser Dienstpflicht den schuldigen Post[...]mten zivilrechtlich zur Verantwortung ziehen kann, bedarf hier [...]t der Erörterung.

[...]er vorliegende Fall ist insofern besonders gelagert, als die [...]rtangabe bei der Abgabe der Sendung am Schalter vorhanden [...], und — wenn man der Darstellung der Post folgt — erst [...]träglich mit Zustimmung des einliefernden Boten gestrichen [...]den ist. Da im Einlieferungsbuch die Sendung ebenfalls [...] Wertsendung bezeichnet war, wird man der abweichenden Er[...]ung des Boten keine Bedeutung beimessen und daraus nicht [...] einen der Aufschrift entgegenstehenden Willen des Absenders [...]etzen dürfen. Man wird vielmehr dem Oberlandesgericht im [...]ebnis deshalb beitreten müssen, weil aus den besonde[...] Umständen des Falles ohne weiteres hervorgeht, [...] die Streichung nicht dem Willen des Absenders entsprach. [...] Post haftet also m. E. deshalb für den Schaden, weil tat[...]lich ein Vertrag zustande gekommen ist, der die Beförderung [...]r Wertsendung zum Gegenstand hatte, nicht deshalb, weil [...] im Einlieferungsbuch die Einlieferung einer solchen Sen[...] bescheinigt war.

[...]ie Handlungsweise des Annahmebeamten, dem in mehrfacher [...]sicht ein Vorwurf zu machen ist, kann unter keinen Umständen [...]lligt werden. Hätte er in entsprechender Anwendung der in [...] ADA V, 2 § 8 VI Abs. 2 gegebenen Vorschrift eine seiner [...]fassung des Einlieferungsvorgangs entsprechende Bescheini[...]g über eine bloße Nachnahmesendung erteilt, so wäre es dem [...]ender möglich gewesen, das eigenmächtige Vorgehen seines [...]en aufzuklären, durch sofortige Vorstellung bei der Post die [...]andlung der Sendung als Wertsendung sicherzustellen und [...]en Schaden zu verhüten.

[3]) Dem Urteil ist beizupflichten.

vollständig ausgeschlossen, daß vor der Auflieferung bei der Post am Lager irgendeine Nachprüfung stattgefunden habe. In der Hauptverhandlung hat der Zeuge diese Aussage abgeschwächt und sich dahin ausgesprochen, er habe mit dem Angeklagten Rechnungen durchgesehen und die Beträge selbst eingezogen. Der Angeklagte sei in der fraglichen Zeit einmal bei ihm gewesen und hätte die Rechnungen durchgeprüft; ob dies geschehen sei, als der Angeklagte die hier fraglichen Briefe bei der Post auflieferte, wisse er nicht. Anzunehmen ist hiernach entweder, daß der Angeklagte an dem fraglichen Tage überhaupt nicht auf dem Lager in G. gewesen ist oder daß eine nennenswerte geschäftliche Bearbeitung der Briefe dort nicht stattgefunden hat, und das um so weniger, als die Arbeitskräfte der Firma K. durch die Abwesenheit des Inhabers und des Buchhalters sehr in Anspruch genommen waren. Das bloße Nachprüfen einiger Adressen ist auch nicht erheblich. Danach ist die Beförderung der 127 Briefe von ihrer Verschickung aus W. bis zur Zustellung an die Empfänger als eine einheitliche Beförderung zu betrachten. Da die Beförderung durch einen bezahlten Angestellten geschah, muß sie als gegen Bezahlung geschehen gelten und verstößt gegen den eingangs angeführten § 1 des Postgesetzes. Die Ausnahme des § 2 des genannten Gesetzes (Beförderung durch expresse, d. h. besonders zu diesem Zweck gesandte Boten) ist im vorliegenden Falle nicht gegeben. Um die Post in den Stand zu setzen, Briefe und Zeitungen für ein billiges Geld zu befördern, hat sie ein Monopol. Die Ausnahme des § 2 von diesem Monopol beruht darauf, daß eine Beförderung durch expresse Boten regelmäßig zu kostspielig ist, um der Post eine erhebliche Konkurrenz zu machen. Das träfe aber nur dann zu, wenn der expresse Bote insbesondere a u c h d i e Z u s t e l l u n g a n d i e e i n z e l n e n E m p f ä n g e r a u s f ü h r t. Wäre das der Anklage unterliegende Verfahren zulässig, so würden der Post offenbar sehr erhebliche Portobeträge entzogen werden, und es würde viele Fälle geben, in denen von der Ausnahme Gebrauch gemacht werden könnte; von den Fällen der vorliegenden Art abgesehen, z. B. bei Versendungen von Offerten durch Firmen oder bei Versendung von Zirkularen a n v i e l e i n d e r s e l b e n S t a d t w o h n e n d e E m p f ä n g e r. Eine derartige Beförderung kann nicht als eine Beförderung durch expresse Boten im Sinne des § 2 des Postgesetzes angesehen werden[4]).

Der Betrag der Strafe ist durch § 27 des genannten Gesetzes auf das Vierfache des defraudierten Portos bestimmt. Defraudiert worden ist das Fernbriefporto von W. nach G. abzüglich des verwandten Ortsbriefportos von 8 *Rpf*, das macht 7 *Rpf* für jeden Brief. Somit beträgt die Strafe für den Angeklagten 35,56 *RM*.«

b. U r t e i l d e s O L G O l d e n b u r g v o m 18. M ä r z 1929 — K. 58.

Auf die Revision der Staatsanwaltschaft wurde das vorstehende Urteil dahin abgeändert, daß der Angeklagte zu einer Geldstrafe von 76,20 *RM* verurteilt wurde.

A u s d e n G r ü n d e n :

»Die Revision greift nur die Strafzumessung an und rügt die Auslegung des Begriffs »defraudiertes Porto« in dem angefochtenen Urteil; auf diesen Punkt hat sich die Nachprüfung zu beschränken. Das Amtsgericht hat als defraudiertes Porto nicht den Betrag von 15 *Rpf* für den einzelnen Brief zugrunde gelegt, sonder es hat von diesen 15 *Rpf* 8 *Rpf* in Anrechnung ge bracht als den Satz, mit dem die einzelnen Briefe fran kiert waren; auf diese Weise ist es zu einer Geldstraf von 35,56 *RM* gelangt.

Diese Berechnungsart entspricht aber nicht der herr schenden Meinung. Vielmehr nehmen das Reichsgeric (RGSt Bd. 14 S. 309), das preußische Kammerge richt (Jahrbuch der Entsch. dess. Bd. 50 S. 339), das bayrische Oberste Landesgericht (Sammlung von Ent scheidungen dess. in Strafsachen Bd. 10 S. 50) Deutsche Juristenzeitung (Spruchsammlung, 1911 70 Nr. 23), desgleichen Stenglein, Kommentar zu de strafrechtlichen Nebengesetzen (5. Aufl.) I. Bd., Bem. I zu § 27 des PG, und Aschenborn-Schneider, Kom mentar zum PG, Bem. 5a zu § 27 übereinstimmen an, daß in solchen Fällen die volle Ferngebühr ohn Abzug der verwendeten Ortsgebühr zugrunde zu lege sei. Diese Ansicht beruht auf der Erwägung, daß hie eine einheitliche postzwangspflichtige Beförderung de gestalt in zwei Teile zerrissen werde, daß bei dem erste Teile die Post umgangen und nur bei dem zweite Teile benutzt werde, daß dabei aber bereits durch de Beginn der Beförderung das ganze Porto hinterzoge werde. Als Beweisgrund für die Richtigkeit diese Auffassung wird angeführt, daß der zweite Teil de Beförderung für den Übertretungstatbestand gar nich in Betracht komme, die Strafe vielmehr auch dann ve wirkt sei, wenn die beabsichtigte Weiterbeförderung de Briefe innerhalb des Ortes aus irgendeinem Anla unterbleibe.

Für die Gegenansicht, die vom Amtsgericht vertrete wird, ließe sich vielleicht folgendes anführen: Unte dem defraudierten Porto könne nur der Betrag ve standen werden, um den die Post durch die Tat des A geklagten geschädigt worden sei, also der Unterschied betrag zwischen dem Porto, das bei Benutzung der Po für die ganze Beförderung zu entrichten gewesen wär und dem tatsächlich entrichteten Porto, also für jede Brief 15 — 8 = 7 *Rpf*. Denn die zwei Akte de Tat — die Überbringung der Briefe von W. nach G durch den Angeklagten und die Versendung von do an die im Postbezirk wohnenden Empfänger durch d Post — erschienen wirtschaftlich und rechtlich als ei einheitliche Handlung. Allerdings hätte der Angeklag selber die einheitliche postzwangspflichtige Beförderun in jene zwei Teile zerrissen. Aber diese Zerreißung s ja gerade in Ausübung der strafbaren Handlung vo genommen worden, und die Post könne doch nicht unte dem durch die Tat ihr entstandenen Schaden eine Posten zu ihren Gunsten buchen, auf den ihr ein A spruch erst aus der strafbaren Handlung selbst hat erwachsen können.

Dieser Gedankengang hat jedoch keine zwingend Überzeugungskraft. Deshalb hat das Oberlandesg richt sich der herrschenden Meinung angeschlossen un danach wie geschehen erkannt.«

---

[4]) Die Frage, ob ein Übergang von einem expressen Bote auf die Post zulässig ist, wird in Rechtslehre und Rechtsprechu verschieden beantwortet (vgl. Aschenborn-Schneider, Postgese 2. Aufl., S. 113). Das Amtsgericht schließt sich einer Entsche dung des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 23. Juni 192 (Blätter für Post und Telegraphie 1926, 24 — Eger, Verkehrs Entsch. 45, 53 = Verkehrsrechtl. Rdsch. 1926, 527) an.

Anm 1 bis 4 von Ministerialrat Dr. Schneider.

Reichsdruckerei, Berlin.
7645. 29. III.

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Erscheint monatlich einmal. Vierteljähriger Bezugspreis 0,30 Reichsmark.
Zu beziehen durch die Post, Einzelnummern durch den Verlag: Postzeitungsamt, Berlin W.

Nr. 12 — Berlin, Dezember — 1929

Inhalt:

Die internationalen Vereinbarungen über den Funkverkehr und Rundfunk.

Von Ministerialrat H. Thurn, Berlin.

1. Einleitung.

Seit Anfang unseres Jahrhunderts hat sich auf dem Gebiete des Schnellnachrichtenverkehrs ein Wandel vollzogen, der die bis dahin vorwiegend verkehrspolitische Entwicklung des elektrischen Nachrichtenwesens durch den Eintritt und die Eigenart des Funkverkehrs in vollständig neue Bahnen mit neuen Weltverkehrsaufgaben lenkte. Der begriffliche Unterschied zwischen Funkwesen einerseits und Drahttelegraphie und -telephonie anderseits besteht verkehrstechnisch in der Unabhängigkeit von festliegenden Leitungswegen und in der Möglichkeit, ohne bestimmte Raumrichtung und auf beliebige Entfernungen elektrische Nachrichten auszustrahlen. Wirtschafts- und verkehrspolitisch verbindet sich damit der Vorteil der leichten und ungehinderten Überbrückung räumlicher Hindernisse (wie Meere und unwegsame Gelände) und der politischen Landesgrenzen, allerdings auch die Gefahr des von der Aussendungsstelle nicht feststellbaren Empfanges der Nachrichten an beliebigen Zwischen- oder Grenzpunkten innerhalb des Strahlungsfeldes. Welche vordem nicht gekannten erstaunlichen Wirkungen dieses neue Verkehrsmittel auszuüben vermag, trat besonders in die Erscheinung durch die Einbeziehung der fahrenden Schiffe in den Bereich eines sicheren Nachrichtenaustauschs, dann im Weltkrieg beim drahtlosen Fernverkehr politisch abgeriegelter Länder und schließlich bei der wirtschafts- und kulturpolitisch hochwichtigen Rundwirkung der drahtlosen Wirtschafts- und Presserundspruchdienste und des Rundfunks.

Zwar konnte der heutige Entwicklungsstand des Funkwesens im Nachrichtenverkehr wie in der Verkehrssicherung und erst recht in der Verbreitung von Unterhaltung und Belehrung in Sprache, Musik und Bildern von Anfang an nicht vorausgesehen werden. Seine weltumspannende, internationale Bedeutung lag aber früh genug auf der Hand, um den Gedanken einer rechtzeitigen, zwischenstaatlichen Reglung nahezulegen, ehe vollendete Tatsachen oder die unabänderlichen Folgen monopolistischer Willkür einen allgemeinen öffentlichen Funkverkehr beeinträchtigen konnten. Kein Land hat das früher und schärfer erkannt als Deutschland, dem die nachteiligen Wirkungen des englischen Weltkabelmonopols schon länger hinreichend bekannt waren und das die Anzeichen eines englischen Funkmonopols in der Seeschiffahrt bereits unangenehm empfunden hatte. Es lag auch nahe, für die erste praktische Anwendung eines gegenseitigen Funkverkehrs, wie ihn der Nachrichtenaustausch von Schiff zu Schiff und zwischen Schiffen und Küstenfunkstellen darstellte, die Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrags anzuwenden, d. h. ihn als allgemeinen, öffentlichen Telegraphenverkehr anzuerkennen und damit die Gleichberechtigung aller betriebsbrauchbaren Funktelegraphiesysteme auszusprechen, sofern sie gewissen international festzulegenden Anforderungen genügten. Mit der Erfassung und Festlegung dieses Gedankens als Grundlage einer internationalen Vereinbarung mit Gesetzeskraft für die Abwicklung des Funkverkehrs beginnt die Geschichte der Funkverträge [1]), die ihren Ursprung in Deutschland hat. Die Vertragsgegenstände haben sich vielfach erweitert; doch der Grundgedanke der öffentlich-rechtlichen Reglung, wie ihn Deutschland zuerst vorgeschlagen hat, ist das Rückgrat aller dieser Verträge geworden.

Nur wenige, die die heutige Funkreglung kennen und benutzen, werden sich ein Bild davon machen können, wie es ohne diese Reglung aussehen würde. Zahl und Umfang der Funkdienste sind unaufhörlich im Wachsen. In der Seefahrt und Luftfahrt, im Wetter-, Sturmwarnungs- und Eisnachrichtendienst, im Überland- und Überseeverkehr, im Militär-, Marine-, Polizei- und Eisenbahnfunkverkehr, im Presse- und Wirtschaftsfunkdienst sowie im Rundfunk fast aller Länder erkennen wir eine beständig fortschreitende Ausdehnung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie, die ohne eine strenge Verkehrsdisziplin zu gefährlichen Reibungen zwischen den zahlreichen Anwendungsgebieten führen müßte. Trotz der letzten umfassenden Reglung auf der Weltfunkkonferenz zu Washington 1927 mußte und wird immer noch für einzelne Dienste, wie für den Rundfunk, der Weg besonderer regionaler Vereinbarungen im Rahmen des Weltfunkvertrags offen bleiben.

[1]) Vgl. auch: H. Thurn »Die Funkentelegraphie im Recht«, Verlag J. Schweitzer, München, 1913.

2. Frühere internationale Funkkonferenzen und Verträge.

Die bis zum Ausbruch des Weltkrieges abgehaltenen Funkkonferenzen und die auf ihnen geschlossenen Verträge beschäftigten sich in der Hauptsache mit der Verwendung der Funktelegraphie im Dienste der Schiffahrt. Dieses Anwendungsgebiet reicht bis zum Jahre 1897, bis zu den ersten praktisch erfolgreichen Versuchen Marconis, zurück, und es ist durchaus begreiflich, daß das seefahrttreibende England die weitere Ausbreitung einer so nützlichen Erfindung nicht nur mit regem Eifer betrieb, sondern auch hierin sogleich eine Vorrangstellung anstrebte. Seit den ersten Jahren dieses Jahrhunderts arbeitete daher die englische Marconi-Gesellschaft, die noch keine ernsthafte Konkurrenz zu fürchten brauchte, auf die Erlangung eines Weltmonopols hin. Es war ihr bereits gelungen, mit dem britischen Lloyd ein Übereinkommen zu treffen, wonach die Funkstellen dieser Gesellschaft nur mit dem Marconi-System ausgerüstet werden sollten und ausschließlich mit solchen Schiffen in Verkehr treten durften, die Marconi-Funkstellen an Bord führten, daß sie also für Schiffe, die Funkgeräte anderen Systems benutzten, keine Nachrichtenvermittlung aufnehmen konnten. Daher sahen sich die deutschen Schiffahrtsgesellschaften für den Überseeverkehr (Hamburg-Amerika Linie und Bremer Norddeutscher Lloyd) im Anfang gleichfalls genötigt, mit der Marconi-Gesellschaft in vertragliche Verbindung zu treten und mehrere ihrer Schiffe mit Marconi-Apparaten auszurüsten, um nicht auf einen Funkverkehr u. U. verzichten zu müssen. Zwar hatte man auch in Deutschland seit der Jahrhundertwende auf Grund der wissenschaftlichen Entdeckungen von Professor Hertz und erfolgreicher Versuche von Slaby, Braun und Arco angefangen, Funkeinrichtungen von mindestens der gleichen Wirksamkeit wie die von Marconi zu bauen. Jedoch hat die deutsche Gründlichkeit im Verein mit einer nicht zu leugnenden Kurzsichtigkeit der deutschen Reederkreise damals die Gefahr des ausländischen Vorsprungs nicht abgewandt. Es blieb jetzt nur noch der Weg der internationalen gesetzlichen Reglung, um zu verhindern, daß das neue, zukunftsreiche Verkehrsmittel willkürlich ausgebeutet und zum Schaden der Allgemeinheit in der freien Weiterentwicklung gehemmt wurde. Hierüber und über die Zukunftsaussichten des Funkverkehrs war man sich in den Fachkreisen des deutschen Nachrichtenwesens klar und betrieb daher mit Eifer die nötigen zwischenstaatlichen Schritte.

Schon im Jahre 1903, dem Gründungsjahr der Deutschen »Gesellschaft für drahtlose Telegraphie (System Telefunken)«, hatte die deutsche Regierung die Vereinigten Staaten von Amerika und die bedeutendsten europäischen Staaten zu einer Vorkonferenz über Fragen des internationalen Funkverkehrs eingeladen. Da es sich vornehmlich noch um Angelegenheiten des Schiffsfunkverkehrs handelte, war von einer Einberufung der Regierungen der reinen Binnenstaaten zunächst abgesehen worden. Die Vorkonferenz fand in Berlin vom 4. bis 13. August 1903 statt [2]) und war — außer von Deutschland — von den Vereinigten Staaten, England, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn, Spanien und Rußland beschickt. Als wichtigstes Ergebnis dieser Vorkonferenz kam eine vorläufige Vereinbarung über die Notwendigkeit der Gleichberechtigung der verschiedenen Funksysteme zustande. Wenn auch zugegeben werden muß, daß die Mehrzahl der brennenden Zukunftsfragen des Funkverkehrs damals zwar treffend herausgekehrt, aber noch nicht gelöst wurde, so muß doch die im 1. Artikel der Vereinbarung von 1903 festgelegte Gleichberechtigung als grundlegend und höchst bedeutsam anerkannt werden. Man einigte sich hierüber auf den folgenden Wortlaut im Artikel I des Schlußprotokolls:

»Der Austausch der Korrespondenz zwischen den Schiffen in See und den Küstenstationen für drahtlose Telegraphie, die dem allgemeinen Telegraphenverkehr geöffnet sind, ist den nachstehenden Bestimmungen unterworfen.

§ 1. Unter Küstenstation wird jede feste Station verstanden, deren Wirkungsbereich sich bis auf das Meer erstreckt.

§ 2. Die Küstenstationen sind gehalten, die Telegramme von oder nach Schiffen in See ohne Unterschied der von diesen benutzten Systeme der drahtlosen Telegraphie anzunehmen und zu befördern.

§ 3. Die vertragschließenden Staaten veröffentlichen alle diejenigen technischen Angaben, die zur Erleichterung und Beschleunigung der Verbindungen zwischen den Küstenstationen und den Schiffen in See dienen.

Indes kann jede der vertragschließenden Regierungen die auf ihrem Gebiete befindlichen Stationen unter ihr nötig erscheinenden Bedingungen ermächtigen, mehrere Einrichtungen oder besondere Dispositionen zu benutzen.«

Wie der Vorsitzende der Konferenz ausdrücklich hervorhob, verfolgte der Artikel I den doppelten Zweck, erstens die Schaffung eines Monopols zugunsten eines einzigen Systems zu verhindern und zweitens Störungen der verschiedenen Systeme untereinander zu verhüten. Durch die monopolistischen Bestrebungen der Marconi-Gesellschaft werde der Nutzen der Funkentelegraphie beschränkt und die Entwicklung gehemmt; nur aus dem freien Wettbewerb von Wissenschaft und Technik aller Nationen könnten die noch nötigen Verbesserungen des neuen Verkehrsmittels hervorgehen. Da es ferner noch nicht gelungen sei, eine solche Genauigkeit der Abstimmung zu erreichen, daß eine größere Anzahl von Funkstellen ohne gegenseitige Störung gleichzeitig arbeiten könnte, müsse der funktelegraphische Verkehr, namentlich bei Zulassung aller Systeme, so geregelt werden, daß gegenseitige Störungen möglichst vermieden würden. Die Bestimmungen sollten sich lediglich auf den Austausch von Nachrichten zwischen Schiffen in See und Küstenfunkstellen beziehen. Von einer Reglung des Verkehrs von Schiffen in See untereinander und von Küstenfunkstellen untereinander wollte man vorderhand absehen.

Es galt nun, die Vereinbarungen dieser Vorkonferenz möglichst bald in einer endgültigen Konferenz festzulegen und vielleicht noch zu erweitern. Der Gang der Ereignisse verzögerte sich aber um mehrere Jahre. Endlich am 3. Oktober 1906 konnte die Tagung in Berlin im Plenarsitzungssaal des Reichstags eröffnet werden. Außer Deutschland hatten noch 29 Staaten die Konferenz beschickt. 27 Staaten unterzeichneten den Hauptvertrag, der in seinem Zusatzabkommen bereits die ausdrückliche Bestimmung enthält, daß jede Bordfunkstelle mit jeder anderen Bordfunkstelle ohne Unterschied des Systems verkehren solle: — eine für Deutschland außerordentlich wichtige Bestimmung, die der neugegründeten Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie, System Telefunken, den Weg zum Erfolg im Schiffsverkehr sicherte.

[2]) Vgl.: Archiv für Post und Telegraphie 1904 Heft Nr. 3, S. 65 ff.

Dieser erste in Berlin abgeschlossene Funkvertrag, der internationale Funkentelegraphenvertrag vom 3. November 1906 (RGBl 1908 S. 411), t am 1. Juli 1908 in Kraft getreten[3]). Wenn damit uch die notwendigsten Grundlagen für einen interationalen Funkverkehr geschaffen waren, so tauchten och im Laufe weniger Jahre mit der schnellen Entvicklung des Funkwesens immer neue, zum großen eil auch technische Fragen auf, die zur Erweiterung nd Abänderung des Vertrags drängten. Es war arum hohe Zeit, daß eine neue Funkkonferenz, diesal in London vom 4. Juni bis 5. Juli 1912, stattfand. ie auf der Londoner Funkkonferenz gefaßten eschlüsse haben die bestehenden Bestimmungen den erweirten Verkehrsbedürfnissen und den Fortschritten der echnik entsprechend weiter ausgebaut, um die Ausdehnung es Funkverkehrs zu begünstigen, den Betrieb zu verbessern nd die Sicherheit des Personenverkehrs auf See zu erhöhen. Zu jenem Zeitpunkt war die Erinnerung an die itanic-Katastrophe noch frisch, an jenes furchtbare Unlück auf hoher See, bei dem über 1 000 Personen mit nem der modernsten Ozeanriesen durch Zusammenstoß it einem Eisberg den Tod fanden, ohne daß es der Bordunkstelle gelang, rechtzeitig Hilfe herbeizurufen. Dieses reignis hat auf die Bestimmungen des internationalen unkvertrags stark eingewirkt.

Noch vor dem Inkrafttreten des in London abgeschlossenen Internationalen Funkentelegraphenvertrags vom 5. Juli 1912 (RGBl 913 S. 373) — 1. Juli 1913 — erklärte die Marconiesellschaft angesichts der Beschlüsse dieser Konferenz ihre ereitwilligkeit, grundsätzlich und alsbald mit den Funkellen aller anderen Systeme in Verkehr zu treten. Damit ar der deutscherseits von jeher mit Entschiedenheit vertretene Grundsatz der Gleichberechtigung endgültig zur errschaft gelangt und zur Tatsache geworden. Von einer eglung des in der Entwicklung begriffenen Verkehrs wischen festen Funkstellen hat man jedoch auf der Lononer Konferenz noch abgesehen, weil keine genügenden Erfahrungen vorlagen. Bei den eingehenden Beratungen ng die überwiegende Meinung dahin, daß es besser sei, dem Staate bis auf weiteres noch möglichst weitgehend eie Hand zu lassen. Die Bestimmung, daß der Verhr zwischen festen Funkstellen nicht wegen etwaiger Verhiedenheit der verwendeten Systeme abgelehnt werden arf, bot genügende Gewähr gegen die Gefahr von Monoolisierungsbestrebungen, die hier in ähnlicher Weise wie üher hinsichtlich des Verkehrs zwischen Bordfunkstellen uftreten konnten.

Ein Vorschlag, auch für die Verwendung der Funkelegraphie auf Luftfahrzeugen Bestimmungen zu treffen, urde nicht näher erörtert, sondern als verfrüht der Betung auf einer späteren Konferenz vorbehalten.

Die Ausführungs-Übereinkunft zum ondoner Vertrag (RGBl 1913 S. 391) wies ne erheblich größere Anzahl von Änderungen auf als der ertrag selbst, weil naturgemäß die technische Einrichtung r Funkstellen, der Betrieb sowie die Gebühren- und Abchnungsfragen in höherem Maße als die grundsätzlichen ertragsangelegenheiten von den Fortschritten der Technik nd den Betriebserfahrungen abhängig sind. Besonders merkenswert sind hier die Vorschriften, die darauf hinelen, die Nutzbarmachung der Funktelegraphie zur Veritung von Seeunfällen und zur möglichst wirksamen Herbeiführung der Hilfeleistung in Fällen der Seenot zu erleichtern und zu verallgemeinern. Die hier in Betracht kommenden Fragen bildeten in einer Vollsitzung der Konferenz einen besonderen Punkt der Tagesordnung. Der Präsident wies darauf hin, daß schon die Berliner Konferenz im Jahre 1906 diese Frage erörtert und verschiedene einschlägige Bestimmungen getroffen habe, die sich inzwischen in der Praxis vielfach bewährt hätten. Die Titanic-Katastrophe habe diese Frage erneut in den Vordergrund gestellt, und es sei eine der wichtigsten Aufgaben der jetzigen Konferenz, zu prüfen, ob die Möglichkeit der Hilfeleistung durch Änderung des Vertrags und der Ausführungsübereinkunft verbessert werden könne. Bei der Aussprache ging die Ansicht allgemein dahin, daß die notwendige Vermehrung der Bordfunkstellen nur dadurch erreicht werden könne, daß die Einführung der drahtlosen Telegraphie für gewisse Schiffsklassen in allen Staaten im Wege der Gesetzgebung obligatorisch gemacht würde. Im Interesse der Schiffahrttreibenden sei es aber von großer Wichtigkeit, daß von den einzelnen Regierungen nach dieser Richtung hin tunlichst übereinstimmende gesetzliche Vorschriften erlassen werden. Seitens der deutschen Abordnung wurde bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, daß Deutschland bereits die Anregung zu einer besonderen Konferenz, betreffend die Sicherheit der Seeschiffahrt, gegeben habe, die sich auch mit der hier zur Erörterung stehenden Frage zu befassen haben werde.

Die hauptsächlichsten zur Verbesserung des Schiffssicherheitsdienstes getroffenen Bestimmungen waren die Einteilung der Bordfunkstellen in 3 Gruppen, die Festsetzung eines besonderen Hördienstes sowie bestimmter Dienststunden für die Bordfunkstellen, die regelmäßige Abgabe von Wetternachrichten, Zeitzeichen und besonderer Nachrichten für Seefahrer.

In der Ausführungs-Übereinkunft des Londoner Vertrags sind ferner Vorschriften über die Einrichtung der Funkstellen, d. h. über die Anforderungen, die an die Küsten- und Bordfunkstellen allgemein zu stellen sind, sowie die Vorschriften über die Abfassung und Aufgabe von Funktelegrammen und über die Gebühren hierfür enthalten.

Die von der deutschen Regierung angeregte besondere Schiffssicherheitskonferenz trat unter dem Namen »Titanic-Konferenz« am 12. November 1913 gleichfalls in London zusammen. Ihr Ergebnis war der »Internationale Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See« vom 20. Januar 1914. Die Absichten, die man mit dem Abschluß dieses Vertrags verfolgt hatte, verwirklichten sich leider nicht, denn der Krieg verhinderte die Ratifikation des Vertrags und das Zusammenarbeiten der Regierungen. Eine weitere Schiffssicherheitskonferenz fand im April 1929 in London statt[4]).

3. Die Weltfunkkonferenz und der Weltfunkvertrag von Washington 1927[5]).

Kurz vor dem Ausbruch des Weltkriegs 1914 bis 1918 waren die ersten von Deutschland ausgehenden überseeischen Funkverbindungen in Betrieb genommen worden. Die Großfunkstellen Nauen und Eilvese ließen unter Anwendung neuer technischer Mittel, wie besonders der Hoch-

[3]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1907 Heft Nr. 12, . 353 ff.

[4]) Vgl. Archiv für Post und Telegraphie 1929 Heft Nr. 8, S. 201 ff.

[5]) Vgl.: H. Thurn: Die internationale Reglung der Funktelegraphie und -telephonie (Weltfunkvertrag Washington 1927), Berlin, Verlag Julius Springer 1929.

frequenzmaschine, die rasche Entwicklung eines Weltfunknetzes sicher erscheinen. Der Krieg zerstörte zwar zunächst diese Hoffnungen, war aber dennoch der stärkste, weil aus der Not geborene Antrieb zur Anknüpfung und Aufrechterhaltung neuer unbegrenzter Funkverkehrswege, ohne die z. B. das blockierte Deutschland jede Fühlung mit dem neutralen Ausland eingebüßt haben würde. In die Kriegszeit fällt auch der gewaltige technische Aufschwung, der dem gesamten Funkwesen durch die Erfindung der Elektronenröhre für Sende-, Empfangs- und Verstärkerzwecke zuteil wurde. Die Steigerung der Abstimmschärfe und die Wellenkonstanz der Sender, die Verbesserung der Empfangs- und Verstärkergeräte brachten eine ständige, bemerkenswerte Ausdehnung der Verkehrsmöglichkeiten mit sich. Der unabsehbare Nutzen der Funkerei für Wirtschaft und Verkehr trat jedoch erst nach dem Kriege zutage, als es galt, nicht nur so schnell wie möglich die empfindliche Einbuße an Kabel- und Drahtleitungen wettzumachen, sondern darüber hinaus den durch politische und wirtschaftliche Wirren unstät und unzuverlässig gewordenen, krampfhaft überreizten Nachrichtenverkehr in neue, geordnete Bahnen zu lenken. In jenen Jahren erstanden in raschester Folge die neuen Inlands-, Europa- und Überseefunknetze, kam die neuartige Verwendung der Funktelephonie zu wirtschaftlichen und kulturellen Rundspruch- und Rundfunkdiensten auf. Bei dieser kaum je vorausgeahnten Vervielfachung der Funkstellen für alle diese Zwecke tauchte zugleich eine große Anzahl bisher nicht behandelter Verkehrsfragen auf, die der internationalen Reglung dringend bedurften. Schon drohte die ernste Gefahr des »Funkwirrwarrs«, die bei der ständig wachsenden Zahl der nebeneinander arbeitenden Sender noch heute kein restlos gelöstes Problem ist. Kam es früher nur auf die Verkehrsverpflichtung und auf festgesetzte Verkehrsformen an, so hatte man es jetzt mit der schwierigen Aufgabe zu tun, die Wellenfrage für die zahlreichen Dienste zu regeln.

Noch auf der Londoner Funkkonferenz 1912 hatte man geglaubt, von einer Reglung des Verkehrs fester Funkstellen absehen zu dürfen. Die nächste internationale Funkkonferenz war für 1917 in Washington vorgesehen, kam aber infolge des Weltkriegs nicht zustande. Schwer und langsam verblaßte der Eindruck des Krieges, viel zu langsam vor allem für den notwendigen Wiederaufbau der Weltverkehrsmittel. Und die Verständigung der Völker über die Erfordernisse einer gemeinsamen internationalen Reglung litt stark unter der Nachwirkung der Kriegspsychose.

Auf Einladung Wilsons traten 1920 die fünf alliierten Hauptmächte (Frankreich, Großbritannien, Japan, Italien, Vereinigte Staaten von Amerika) in Washington zu einer Vorkonferenz zusammen, um eine Neureglung des internationalen Telegraphen- und Funkdienstes zu beraten; ein viel umstrittener Entwurf zu einem neuen Welttelegraphenvertrag und einer Ausführungsübereinkunft war der Erfolg dieser Beratungen. Deutschland ist zu dieser Vorbesprechung nicht hinzugezogen worden.

Das Internationale Büro des Welttelegraphenvereins in Bern hatte den Vereinsverwaltungen empfohlen, den Entwurf zu einem neuen Telegraphen- und Funkvertrag als Grundlage für die Vorschläge, die der nächsten Konferenz des Welt-Funk- und Telegraphen-Vereins gemacht werden sollten, einer Prüfung zu unterziehen. Der wichtigste Vorschlag der Washingtoner Vorkonferenz war der, die Reglung des Funktelegraphenwesens mit der Reglung des Drahttelegraphenwesens zu verbinden und einen »Weltverein der elektrischen Nachrichtenverbindungen« zu gründen, um die Vereinfachung aller Arten der elektrischen Nachrichtenvermittlung zu erreichen.

In einem aus den Arbeiten dieser Vorkonferenz hervorgegangenen Vertragsentwurf wurden zum ersten Male Grundsätze über die Verwendung der Wellenlängen — also eine internationale grundsätzliche Wellenverteilung — für bewegliche, feste und Militärfunkstellen aufgestellt. Bei der Verteilung der Wellen waren besonders im ursprünglichen Entwurf in erster Linie militärische und weniger Gesichtspunkte des Handels ausschlaggebend. Außer der Verteilung wollte man noch den einzelnen Telegraphenverwaltungen Vorrechte auf bestimmte Wellenbänder einräumen, und zwar sollten die Wellen nach bestimmten Zonen eingeteilt werden in der Form, daß z. B. die Wellen von 3 050 bis 5 000 m für die Zonen zwischen sechs bestimmten Längengraden und die Wellen von 5 000 bis 8 000 m für die anderen Zonen vorbehalten bleiben sollten; d. h. also, die Wellen über 8 000 m sollten auf der Erde nur einmal, diejenigen zwischen 5 000 bis 8 000 m dreimal, diejenigen zwischen 3 050 bis 5000 sechsmal in bestimmten Teilen der Erde sich wiederholen. Diese Prioritätsrechte sollten u. a. nach Maßgabe des Umfangs, der Wichtigkeit und der Bevölkerungsdichte, der Kolonien, der Handelsentwicklung und der Bedürfnisse der internationalen Beziehungen bestimmt und auf die Dauer von 10 Jahren verteilt werden.

Die Vorschläge und Grundsätze der Washingtoner Vorkonferenz wurden indessen dadurch überholt, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika im August 1925 an 42 Staaten (darunter Deutschland) Einladungen zu einer Funkkonferenz ergehen ließ, die im Frühjahr 1926 in Washington stattfinden und sich mit der Änderung und Ergänzung des auf der Londoner Funkkonferenz am 5. Juli 1912 abgeschlossenen internationalen Funkentelegraphenvertrags befassen sollte. Deutschland hat an diesen Verhandlungen als gleichberechtigter Vertragsstaat teilgenommen. Als besonders wichtige Gegenstände der Beratungen seien genannt:

Vorbereitung neuer und Abänderung der bestehenden Vorschriften über

a) Verkehr zwischen festen Funkstellen,
b) Funktelegraphischen Rundfunk und Presserundfunk,
c) Funktelephonischen Rundfunk und Unterhaltungsrundfunk,
d) Wellenzuteilung für feste, Land-, bewegliche, Rundfunk- und Versuchsfunkstellen,
e) Fernhaltung gegenseitiger Störungen,
f) Notmeldungen im erweiterten Sinne,
g) Funktechnische Navigation,
h) Allgemeine internationale Funkverkehrsreglung.

Die Konferenz erfuhr noch eine Verschiebung und fand vom 4. Oktober bis 25. November 1927 statt. Sie war eine der größten internationalen Konferenzen, die bisher stattgefunden haben; auf ihr waren 76 Staaten und 40 Privatgesellschaften mit rund 400 Abgeordneten vertreten.

Zur Durchführung der außerordentlich umfangreichen Arbeiten (es lagen fast 2 000 Vorschläge vor) wurden 10 Ausschüsse gebildet. Deutschland war in allen Ausschüssen vertreten; im 3. Ausschuß — Dienst der beweglichen Funkstellen und Sonderdienste — führte es den Vorsitz. Das Ergebnis der Beratungen der Washingtoner Konferenz ist in dem »Weltfunkvertrag, abgeschlossen zu Washington am 25. November 1927, nebst Allgemeiner und Zu

atz-Vollzugsordnung« (RGBl 1929 II S. 265) iedergelegt.

Der Vertrag selbst gibt, entsprechend dem heutigen Stande der Anwendungsgebiete der Funktelegraphie und elephonie, genaue Begriffsbestimmungen über »feste, bewegliche und Landfunkstellen« und ihren Verkehr als beweglicher oder fester Funkdienst, öffentlicher Dienst und ffentlicher Verkehr. Für die Wahrung des Telegraphengeheimnisses und gegen den Mißbrauch von Notzeichen sind erschärfte Bestimmungen getroffen worden. Für die Einichtung neuer Funkverbindungen, die jedem Lande freiehen, gilt der Grundsatz, daß bereits bestehende Dienste icht gestört werden dürfen.

Die Allgemeine Vollzugsordnung enthält als wichtigsten Konferenzbeschluß die Festsetzung eines grundsätzlichen Wellenverteilungsplans, der die Gesamtheit der Wellenänder von 10 bis 60 000 kHz (30 000 bis 5 m) nach Dienstarten verteilt, die Auswahl der einzelnen Wellenängen jedoch den einzelnen Ländern unbeschadet des Grundatzes, daß bestehende Dienste nicht gestört werden dürfen, berläßt.

Die Verteilung der Wellenlängen (Frequenzen) auf die erschiedenen Dienste, die für einzelne Funkbetriebe — z. B. ür den Rundfunk und seine weitere Ausdehnung — von inschneidender Bedeutung ist, enthält der nachstehende Plan.

Frequenzen in Kilocykeln/Sekunde (kc/s)	Annähernde Wellenlängen in Metern (m)	Bezeichnung der Funkdienste
10—100	30000—3000	Feste Dienste
100—110	3000—2725	Feste und bewegliche Dienste
110—125	2725—2400	Bewegliche Dienste
125—150 [6])	2400—2000 [6])	Bewegliche, ausschließlich dem öffentlichen Verkehr dienende Seefunkdienste
150—160	2000—1875	Bewegliche Dienste
160—194	1875—1550	a) Rundfunk b) Feste Dienste c) Bewegliche Dienste Die Benutzung dieses Bandes ist für die verschiedenen Ländergebiete wie folgt geregelt: Alle Gebiete, in denen bereits Rundfunksender auf Wellen unter 300 kc/s (über 1000 m) arbeiten: Rundfunk Andere Gebiete: Feste und bewegliche Dienste Die Reglung in den Ländergebieten muß die Rechte anderer Ländergebiete in diesem Wellenband berücksichtigen.
194—285	1550—1050	a) Bewegliche Dienste b) Feste Dienste c) Rundfunk Die Benutzung dieses Bandes ist für die verschiedenen Ländergebiete wie folgt geregelt:
194—285	1550—1050	Europa: a) Bewegliche Flugfunkdienste ausschließlich b) Feste Flugfunkdienste ausschließlich c) In dem Bande von 250—285 kc/s (1200—1050 m): Feste, nicht öffentliche Dienste d) In dem Bande von 194—224 kc/s (1550—1340 m): Rundfunk Andere Gebiete: a) Bewegliche Dienste mit Ausnahme des öffentlichen Seefunkdienstes b) Feste Flugfunkdienste ausschließlich c) Feste, nicht öffentliche Dienste
285—315	1050—950	Funkfeuer
315—350 [7])	950—850 [7])	Bewegliche Flugfunkdienste ausschließlich
350—360	850—830	Bewegliche, nicht öffentliche Dienste
360—390	830—770	a) Funkpeilung b) Bewegliche Dienste zugelassen, soweit der Dienst zu a) nicht gestört wird
390—460	770—650	Bewegliche Dienste
460—485	650—620	Bewegliche Dienste (ausgenommen sind gedämpfte und Telephoniewellen)
485—515 [8])	620—580 [8])	Bewegliche Dienste (Seenot, Anruf usw.)
515—550	580—545	Bewegliche, nicht öffentliche Dienste (ausgenommen sind gedämpfte und Telephoniewellen)
550—1300 [9])	545—230 [9])	Rundfunk
1300—1500	230—200	a) Rundfunk b) Seefunkdienste, Welle 1365 kc/s (220 m) ausschließlich
1500—1715	200—175	Bewegliche Dienste
1715—2000	175—150	a) Bewegliche Dienste b) Feste Dienste c) Funkfreunde
2000—2250	150—133	Bewegliche und feste Dienste
2250—2750	133—109	Bewegliche Dienste
2750—2850	109—105	Feste Dienste
2850—3500	105—85	Bewegliche und feste Dienste

[6]) Die Welle 143 kc/s (2100 m) ist die Anrufwelle der beweglichen Funkstellen bei Benutzung langer ungedämpfter Wellen.

[7]) Die Welle 333 kc/s (900 m) ist die zwischenstaatliche Anrufwelle im beweglichen Flugfunkdienst.

[8]) Die Welle 500 kc/s (600 m) ist die zwischenstaatliche Anruf- und Notwelle. Sie darf für andere Zwecke verwendet werden, wenn Anruf- und Notzeichen dadurch nicht gestört werden.

[9]) Die beweglichen Dienste können das Band 550 — 1300 kc/s (545 — 230 m) verwenden, wenn die Dienste eines Landes, das dieses Band ausschließlich für Rundfunk benutzt, dadurch nicht gestört werden.

Frequenzen in Kilocykeln/Sekunde (kc/s)	Annähernde Wellenlängen in Metern (m)	Bezeichnung der Funkdienste
3500—4000	85—75	a) Bewegliche Dienste b) Feste Dienste c) Funkfreunde
4000—5500	75—54	Bewegliche und feste Dienste
5500—5700	54—52,7	Bewegliche Dienste
5700—6000	52,7—50	Feste Dienste
6000—6150	50—48,8	Rundfunk
6150—6675	48,8—45	Bewegliche Dienste
6675—7000	45—42,8	Feste Dienste
7000—7300	42,8—41	Funkfreunde
7300—8200	41—36,6	Feste Dienste
8200—8550	36,6—35,1	Bewegliche Dienste
8550—8900	35,1—33,7	Bewegliche und feste Dienste
8900—9500	33,7—31,6	Feste Dienste
9500—9600	31,6—31,2	Rundfunk
9600—11000	31,2—27,3	Feste Dienste
11000—11400	27,3—26,3	Bewegliche Dienste
11400—11700	26,3—25,6	Feste Dienste
11700—11900	25,6—25,2	Rundfunk
11900—12300	25,2—24,4	Feste Dienste
12300—12825	24,4—23,4	Bewegliche Dienste
12825—13350	23,4—22,4	Bewegliche und feste Dienste
13350—14000	22,4—21,4	Feste Dienste
14000—14400	21,4—20,8	Funkfreunde
14400—15100	20,8—19,85	Feste Dienste
15100—15350	19,85—19,55	Rundfunk
15350—16400	19,55—18,3	Feste Dienste
16400—17100	18,3—17,5	Bewegliche Dienste
17100—17750	17,5—16,9	Bewegliche und feste Dienste
17750—17800	16,9—16,85	Rundfunk
17800—21450	16,85—14	Feste Dienste
21450—21550	14—13,9	Rundfunk
21550—22300	13,9—13,45	Bewegliche Dienste
22300—23000	13,45—13,1	Bewegliche und feste Dienste
23000—28000	13,1—10,7	Nicht besonders vorbehalten
28000—30000	10,7—10	Funkfreunde und Versuche
30000—56000	10—5,35	Nicht besonders vorbehalten
56000—60000	5,35—5	Funkfreunde und Versuche
über 60000	unter 5	Nicht besonders vorbehalten

Bemerkung. Da die kurzen Wellen (Frequenzen etwa von 6000—23000 kc/s, Wellenlängen ungefähr 50—13 m) im Verkehr auf große Entfernungen, wie anerkannt, besonders leistungsfähig sind, wird empfohlen, dieses Wellenband grundsätzlich diesen Zwecken, im festen Funkdienst, vorzubehalten.

Ferner beschäftigt sich die Allgemeine Vollzugsordnung des Weltfunkvertrags mit der ins einzelne gehenden Reglung der beweglichen Funkdienste und den Anforderungen an die Funker, zu denen eine neue Gattung, die »Funkfernsprecher« hinzugetreten sind. Der eigentliche Funkbetriebsdienst (Verfahren bei der Übermittlung der Telegramme, Wellen für Anruf und Verkehr, Art der Abfassung der Funktelegramme, Reihenfolge bei der Übermittlung der Telegramme, Aufgabezeit, Vermittlung durch andere Funkstellen und ähnliche Betriebsfragen) ist nach den jetzt bestehenden Verfahren und Gebräuchen einheitlich im einzelnen vereinbart worden. Ebenso sind einheitliche Vorschriften für Wetter-, Zeitzeichen- und Schiffswarnungsdienst, für Benutzung der Funkpeilstellen und Funkfeuer in die Vollzugsordnung aufgenommen worden.

Zur Erhöhung der Sicherheit der See- und Luftschiffahrt sind die besonderen Bestimmungen für Handhabung des Funkdienstes in Notfällen (Notzeichen, Notanruf, Notverkehr) erweitert worden. Neueingeführt ist ein Dringlichkeitszeichen, das anzuwenden ist, wenn ein Schiff sich nicht in unmittelbarer Gefahr (Seenot) befindet, aber Hilfe für das Schiff (bei einer kleineren Havarie) oder auch für eine Person auf dem Schiffe (ärztliche Hilfe) herbeizurufen wünscht. Ferner ist ein Sicherheitszeichen vereinbart worden, das wichtige Nachrichten für die Schiffahrt (Warnungen usw.) ankündigt.

Eine für die Schiffahrt wichtige Neuerung ist die Einführung eines besonderen Zeichens für selbsttätige Seenot-Empfangsgeräte. Diese Geräte zeigen selbsttätig den Eingang eines Seenotrufs optisch oder akustisch an und ersparen die Verwendung von Funkern zur Abhaltung der Wache für Schiffssicherheitszwecke.

Die Zusatzvollzugsordnung enthält weitere Einzelheiten des Betriebsverfahrens für die einzelnen Dienste, Gebührenfragen sowie Bestimmungen über die Weiterbeförderung von Telegrammen im internationalen Verkehr und über die Anwendung des Welttelegraphenvertrags mit Vollzugsordnung bei Funktelegrammen.

Nach den Beschlüssen der Weltfunkkonferenz in Washington soll die nächste Konferenz im Jahre 1932 in Madrid stattfinden. Dazu ist zu bemerken, daß auf der letzten Tagung des Welttelegraphenvereins (Brüssel, September 1928) — einem von der Washingtoner Konferenz ausgesprochenen Wunsch entsprechend — beschlossen worden ist, die nächste Welt*telegraphen*konferenz zusammen mit der nächsten Welt*funk*konferenz in Madrid abzuhalten.

Für ein gedeihliches Zusammenarbeiten der dem Welttelegraphen- sowie dem Weltfunkverein angehörenden Staaten ist es erforderlich, daß sich die Vereinsstaaten alle Erlasse usw. über ihre innere Verwaltung sowie alle Verbesserungen, die sie etwa einführen, gegenseitig mitteilen. Dem Austausch dieser sowie verschiedener anderer Mitteilungen dient das bereits erwähnte Internationale Büro des Welttelegraphenvereins in Bern. Dieses Büro bildet als Zentralorgan der Vereinsstaaten eine Vermittlungsstelle für alle den zwischenstaatlichen Telegraphen-, Fernsprech- und Funkdienst betreffenden Angelegenheiten.

4. Der zwischenstaatliche beratende technische Ausschuß für den Funkverkehr (CCIR).

Im Weltfunkvertrag (Washington 1927) ist (wie für das Telegraphen- und Fernsprechwesen) ein zwischenstaatlicher beratender technischer Ausschuß für den Funkverkehr (Comité Consultatif International technique des communications Radioélectriques = CCIR) eingesetzt worden, der die Aufgabe hat, sich mit technischen und ähnlich gearteten Fragen des zwischenstaatlichen Funkverkehrs zu befassen, die ihm von den Verwaltungen des Weltfunkvereins oder von zum Weltfunkverein gehörigen Privatfunkunternehmen unterbreitet werden. Seine Tätigkeit beschränkt sich auf die Abgabe von Gutachten über die von ihm geprüften Fragen; diese Gutachten werden dann durch das Internationale Büro des Welttelegraphenvereins den beteiligten Verwaltungen und Privatunternehmen übermittelt. Dieser Ausschuß ist vom 18. September bis 2. Oktober 1929 im Haag zu seiner ersten Tagung zusammengetreten. Auf der Tagung waren rund 50 Verwaltungen und über 30 Privatfunkunternehmen mit etwa 180 Abgeordneten vertreten. Zur Abordnung der Deut-

chen Reichspost gehörten Vertreter des Reichspostministe-riums und des Reichspostzentralamts (Telegraphentech-nisches Reichsamt). Als Sachverständige waren ihr Ver-treter des Reichsinnenministeriums, der Deutschen Funk-industrie, der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft und der Hein-rich-Hertz-Gesellschaft zugeteilt. Selbständig vertreten, je-doch nur mit beratender Stimme, waren die deutschen Funkbetriebsgesellschaften.

Das Arbeitsprogramm der Tagung umfaßte 16 Fragen-gebiete, zu deren Erörterung vier Ausschüsse gebildet wur-den, und zwar für

1. *Organisationsfragen*,
2. Festlegung von *Begriffsbestimmungen und Normalisation*,
3. Zusammenarbeit, d. h. *einwandfreies Nebeneinanderarbeiten der verschiedenen Funkdienste*,
4. *technische Funkbetriebsfragen*.

Die Ausschüsse hatten sich für die Einzelberatungen in mehrere Unterausschüsse aufgeteilt.

In dem ersten Ausschuß (Organisation) führte Deutsch-land den Vorsitz; den Vorsitz in den übrigen Ausschüssen übernahmen Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien.

Die Lösung der Frage, was unter der *Leistung eines Senders* zu verstehen ist, bot bei der Viel-gestaltigkeit und der großen Zahl der in Betrieb befind-lichen Sender, der Verschiedenheit der Systeme usw. man-cherlei Schwierigkeiten. Künftig wird als *Leistung der Sender* einheitlich die *Luftleiterleistung* angegeben.

Auch hinsichtlich der einheitlichen *Bezeichnung der Wellen* (als lange, mittlere, kurze usw. Wellen) ist Einigkeit erzielt worden. Am einfachsten wäre es ge-wesen, die Zahlenwerte für die Grenzen der Wellenbänder entsprechend einem deutschen Vorschlag so zu wählen, daß sich die Frequenzen und die Wellenlängen als dezimale Vielfache der Grundzahlen ergeben (z. B. 10 m, 100 m, 1 000 m, 10 000 m bzw. 30 000 kHz, 3 000 kHz, 300 kHz, 30 kHz). Man wollte aber, wie sich bei der Schlussprache ergab, die physikalischen Merkmale der ver-schiedenen Wellen berücksichtigt haben und hat so folgende *Grenzen und Bezeichnungen* festgelegt:

lange Wellen (ondes longues, low frequency):
unter 100 kHz (über 3 000 m);

mittlere Wellen (ondes moyennes, medium fre-quency):
100 kHz bis 1 500 kHz (3 000 m bis 200 m);

Grenzwellen (ondes intermédiaires, medium high frequency):
1 500 kHz bis 6 000 kHz (200 m bis 50 m);

kurze Wellen (ondes courtes, high frequency):
6 000 kHz bis 30 000 kHz (50 m bis 10 m);

sehr kurze Wellen (ondes très courtes, very high frequency):
über 30 000 kHz (unter 10 m).

Es kam ferner darauf an, das *Nebeneinanderarbeiten der Sender* so zu regeln, daß möglichst viele Sender gleichzeitig arbeiten können und trotzdem möglichst wenig gegenseitige Störungen auftreten. Um eine Grundlage für den kleinsten Frequenzabstand zu schaffen, der nach dem heutigen Stande der Technik erreich-bar ist, waren festzulegen:

a) Genauigkeit der Frequenzmessungen,
b) Bandbreite, die der gegenwärtige Stand der Technik für die verschiedenen Systeme der Nachrichtenüber-mittlung erfordert,
c) Toleranz, d. h. die größte zulässige Abweichung der Trägerwelle von der Sollwelle,
d) Schutzbandbreite, die durch die beschränkte Selektivi-tät der Empfänger erforderlich wird.

Von der Schaffung eines *internationalen absoluten Eichmaßes* für die Frequenzmessungen ist abgesehen worden, weil dies bei dem heutigen Stande der Technik noch nicht wünschenswert erschien. Es soll viel-mehr jedes Land ein nationales Eichmaß besitzen und so oft wie möglich die Frequenzen seiner Sendestellen messen.

Zu dem grundsätzlichen *Wellenverteilungs-plan* im Washingtoner Weltfunkvertrag wurde für die Frequenzbänder von 1 500 bis 23 000 kHz (200 m bis 13 m) vorgeschlagen:

b) die Frequenzen zwischen 6 000 und 3 500 kHz (50 bis 13 m) grundsätzlich für Verbindungen auf große Entfernungen vorzubehalten; bei Tag (d. h. von etwa 2 Stunden nach Sonnenaufgang bis etwa 2 Stunden vor Sonnenuntergang) können die Frequenzen von 6 000 bis 9 000 kHz (50 bis 33,3 m) jedoch für mittlere Entfernungen verwendet werden,
b) die Frequenzen zwischen 6 000 und 3 500 kHz (50 bis 85 m) grundsätzlich für Verbindungen auf mitt-lere Entfernungen vorzubehalten,
c) die Frequenzen zwischen 3 500 und 1 500 kHz (85 bis 200 m) für Verbindungen auf kürzere Ent-fernungen zu verwenden.

Unter den *technischen Funkbetriebs-fragen*, die auf der Tagesordnung standen, befanden sich einige, welche eine Wellenzuteilung für bestimmte Dienste betrafen. Da sich das CCIR auf den Standpunkt stellte, hierfür nicht zuständig zu sein, beschränkte es sich auf die Feststellung, daß z. B. der Flugfunkdienst und der internationale kriminalpolizeiliche Dienst in den Wellen-bändern arbeiten, die für sie nach dem grundsätzlichen Wellenverteilungsplan im Washingtoner Weltfunkvertrag in Betracht kommen.

Erwähnenswert ist noch, daß sich der Ausschuß für Be-griffsbestimmungen und Normalisation damit beschäftigte, einheitliche technische *Bedingungen für die Ge-nehmigung privater Versuchssender der Funkfreunde (Amateure)* aufzustellen. Dieser Punkt wurde aber von der Tagesordnung abgesetzt, weil die Vereinigten Staaten von Amerika sowie Großbritan-nien, Kanada und Japan die Bestimmungen des Weltfunk-vertrags (Washington 1927) für ausreichend hielten und auch Rußland sich an einer solchen Reglung nicht beteiligen wollte. Nach den Erörterungen im Ausschuß wurde es den beteiligten Verwaltungen überlassen, untereinander eine Reglung zu treffen. Außerhalb des CCIR wurde daher auf Betreiben Belgiens unter Beteiligung von Deutsch-land, Belgisch-Kongo, Bulgarien, Finnland, Frankreich (einschließlich Kolonialländer), Italien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, der Schweiz, Spanien, der Tschechoslowakei und Ungarn ein *Sonderabkommen* über die technischen Bedingungen für Amateursender ausgearbeitet. Bei den Beratungen ist die Frage, ob und in welchem Umfang die einzelnen Länder Amateurgenehmigungen erteilen, nicht berührt worden, vielmehr ist von verschiedenen Seiten betont worden, daß die Entscheidung über die Zulassung von Funkfreunden

(Amateuren) zum Senden ausschließlich Sache jedes Landes sei und bleiben müsse.

Die Prüfung einiger weiterer Fragen ist noch nicht abgeschlossen; anderseits sind bei den Beratungen vereinzelt neue, noch zu lösende Fragen aufgetreten. Um bis zur nächsten Tagung des CCIR, die 1931 in Kopenhagen stattfinden soll, das Studium dieser Fragen zu fördern, wurden in der Schlußsitzung alle noch ungeklärten Fragen bekanntgegeben und dabei festgestellt, welche Länder sich zum Studium jeder dieser Fragen in der Zwischenzeit zusammenfinden wollen. Die noch ungeklärten Fragen betreffen:

1. Technische Mittel für die Durchführung eines beweglichen Funkfernsprechdienstes (Land — Schiff oder Land — Luftfahrzeug und umgekehrt) auf große Entfernungen,
2. Überleitung von Funkfernsprechverbindungen auf das Drahtfernsprechnetz,
3. Maßnahmen zur Verbesserung der Wellenkonstanz der Funksender,
4. Steigerung der Genauigkeit von Frequenzmessungen,
5. Eichung von Frequenzmessern,
6. Maßnahmen zur Fernhaltung von Störungen in den Kurzwellenbändern, in denen verschiedene Arten von Diensten arbeiten dürfen,
7. Maßnahmen zur Verringerung der Breite des von einem Funksender benötigten Wellenbandes.

Für das Studium der ersten Frage (mobiler Funkfernsprechverkehr) hat Deutschland die zusammenfassende Leitung übernommen, für alle anderen Fragen hat es seine Mitarbeit zugesagt.

Von Bedeutung ist noch, daß nach einem spanischen Vorschlag alle Länder bis zur nächsten Weltfunkkonferenz (Madrid 1932) prüfen sollen, ob die grundsätzliche Wellenverteilung im Washingtoner Weltfunkvertrag zweckmäßig ist oder ob sie geändert werden kann und soll.

Eine Frage, welche das CCIR noch behandelt hat, soll zum Schluß noch besonders herausgestellt werden, weil sie nur Europa betrifft und mit den folgenden Ausführungen zusammenhängt. Es handelt sich um die Leistungsbegrenzung für die Rundfunksender in Europa. Schon auf der europäischen Funkkonferenz in Prag (s. S. 317) hatte Deutschland — aber vergeblich — versucht, eine Begrenzung für die Leistung der Rundfunksender in Europa (auf 60 kW) herbeizuführen. Auch auf der Haager Tagung gestaltete sich die Behandlung dieser Frage anfänglich recht schwierig. Deutschland vertrat den Standpunkt, daß unabhängig von den örtlichen Verhältnissen und unabhängig von der Wellenlänge mit Rücksicht auf die allein entscheidenden Auswirkungen der Raumstrahlung eine einheitliche Höchstleistung für alle Sender wenigstens bis zu einem hinreichenden Ausgleich der bestehenden Leistungsunterschiede festgesetzt werden müsse, um die Entwicklung des Rundfunks in Europa nicht zu gefährden. Dieser Standpunkt ist auch durchgedrungen. Rußland wurde mit Rücksicht auf seine geographische Lage hiervon ausgenommen. Man einigte sich dahin, daß als Höchstleistung für Rundfunksender bis auf weiteres etwa 100 kW Telephonieleistung angenommen werden soll. Diese Reglung gilt nur für Sender, die auf Wellen zwischen 550 kHz und 1 500 kHz (545 m bis 200 m) arbeiten. Für die auf längeren Wellen arbeitenden Rundfunksender kam eine Neureglung nicht in Betracht, weil schon der Weltfunkvertrag (Washington 1927) bestimmt, daß diese Sender in ihrer Leistung nach dem Stande vom 1. Januar 1929 nur erhöht werden dürfen, wenn dadurch keine Störungen anderer Dienste eintreten können.

5. Sonderreglung für den europäischen Rundfunk.

a. Der Weltrundfunkverein.

Da im Rundfunk viele internationale Probleme stecken, an deren Klärung und Lösung nur im zwischenstaatlichen Einvernehmen gearbeitet werden kann, so hat sich durch Zusammenschluß der privaten Rundfunkgesellschaften schon in den ersten Jahren der Rundfunkausbreitung in Europa ein Weltrundfunkverein (Union Internationale de Radiodiffusion) gegründet, der seit April 1925 in Genf seinen ständigen Sitz hat und sich die Prüfung und Weiterbehandlung internationaler Rundfunkfragen zum Ziel gesetzt hat. Er will nach seinen Satzungen folgende Aufgaben erfüllen:

1. zwischen den verschiedenen europäischen und außereuropäischen Rundfunkunternehmen ein einigendes Band knüpfen,
2. die gemeinsamen Interessen dieser Unternehmen vertreten,
3. die Prüfung aller Fragen von allgemeinem Interesse, die infolge der Entwicklung der drahtlosen Telephonie aufgetreten sind und noch auftreten werden, bei einer Stelle zusammenfassen,
4. die Durchführung aller mit dem Rundfunk zusammenhängenden Pläne und Wünsche in einem für die Rundfunkunternehmen günstigen Sinne in die Hand nehmen.

Die Bearbeitung der einzelnen Fragen geschieht in der Weise, daß jede Angelegenheit zunächst von einem Rat (Conseil) — in dem jedes der beteiligten Länder mit je einem Mitglied vertreten ist — geprüft wird. Darauf wird sie, je nach dem Gebiet, einem Ausschuß zugewiesen, der einzelne Mitglieder mit der Sonderprüfung und Berichterstattung beauftragt, wobei diese nötigenfalls Sachverständige heranziehen. Der Ausschuß erstattet dann dem Rat Bericht und legt ihm Vorschläge zur Ausführung der erforderlichen Maßnahmen vor. Bei sehr wichtigen Angelegenheiten entscheidet die Generalversammlung.

Gegenwärtig bestehen fünf solcher Ausschüsse, deren Tätigkeitsfeld schon aus ihrem Namen hervorgeht: Der technische Ausschuß, einer für Rechts- und Verwaltungsfragen, ein weiterer für geistige, künstlerische und soziale Annäherung sowie seit kurzem einer für internationale Übertragungen, ferner ein Ausschuß für Sonderfragen, insbesondere Fragen der Organisation. Der Rat und die Ausschüsse tagen im allgemeinen dreimal im Jahr, die Generalversammlung tritt einmal jährlich zusammen.

Der Weltrundfunkverein hat sich von Anfang an auch mit der Wellenverteilung befaßt. Er war sich dabei bewußt, daß hierfür die Telegraphenverwaltungen zuständig sind. Die Telegraphenverwaltungen haben ihn gewähren lassen. So entstanden nacheinander mehrere vom Weltrundfunkverein aufgestellte Pläne über die Wellenverteilung im europäischen Rundfunk. Nach dem im Weltfunkvertrag ausdrücklich festgelegten Wellenverteilungsplan stehen dem Rundfunk lediglich folgende Frequenz- (Wellen-) Bänder zur Verfügung:

160 bis 224 kc/s (1 875 bis 1 340 m), nach Maßgabe er Gebietseinteilungen (vgl. Plan S. 313 bis 314),
550 bis 1 500 kc/s (545 bis 200 m), mit Ausnahme er Welle 220 m.

Die Zahl der Rundfunksender, die in den vorstehenden Vellenbändern arbeiten können, ist natürlich sehr klein im Berhältnis zu dem Umfang, den der Rundfunk inzwischen n den meisten Ländern der Welt angenommen hat. Um ie Zahl der Einzelwellen entsprechend der eingetretenen Bermehrung der europäischen Sender zu erhöhen, hat man ei den Wellen über 200 m versucht, den Abstand von 0 000 auf 9 000 Hertz zu verringern. Nebenbei ging as Bestreben, die Zahl der Gemeinschaftswellen zugunsten on Einzelwellen zu beseitigen. Diese Grundlagen finden ch besonders in dem auf der Brüsseler Tagung des Weltundfunkvereins geschaffenen Wellenplan vom 13. Januar 929, mit dem sich die europäische Funkkonferenz in Prag ald darauf befaßte.

. Die europäische Funkkonferenz in rag und die Zusammenarbeit mit dem Weltrundfunkverein.

Auf Veranlassung der tschechoslowakischen Post- und elegraphenverwaltung fand in Prag eine europäische unkkonferenz[10]) von 26 Staaten (darunter auch Ägypten) nd dem Internationalen Büro des Welttelegraphenverns statt, zu der auch der Weltrundfunkverein als Berater ngeladen war. Diese Konferenz beschäftigte sich in der auptsache gleichfalls mit der Frage der Wellenverteilung r die Funk- und Rundfunkdienste und stützte sich dabei uf den Brüsseler Wellenplan des Weltrundfunkvereins om 13. Januar 1929. Es kam eine Einigung über einen enen, vom 30. Juni 1929 ab geltenden Wellenplan zu ande, in dem auch die im Brüsseler Wellenplan des Weltundfunkvereins noch nicht vertretenen Länder (z. B. rankreich) untergebracht wurden. Die Zahl der deuthen Einzelwellen nach dem neuen Prager Plan blieb unerändert; die Langwelle für den Deutschlandsender wurde uf 1 635 m festgesetzt. Die schon im Brüsseler Plan anwandte Verkleinerung des Wellenabstandes von 10 000 uf 9 000 Hertz mußte beibehalten und weiter durchgeführt erden, um die neu hinzugekommenen Länder mit ihren Wellenlängen unterzubringen. Damit konnten aber anrseits die sogenannten wilden Sender, die sich bisher an inen Wellenplan gebunden fühlten, aus dem Störbereich rausgebracht werden. Die an der Konferenz beteiligten inder haben sich verpflichtet, die richtige Innehaltung r Frequenzen mit allen technischen Mitteln zu gewährsten. Die weiteren technischen Einzelheiten und Maßahmen des störungsfreien Nebeneinanderarbeitens sowie r Wellenkonstanz und der Leistungsbegrenzung der Senr sollten nach dem Beschluß der Konferenz dem zwischenaatlichen beratenden technischen Ausschuß für den Funkrkehr (CCIR) unterbreitet werden, was auf der Tagung Haag (vgl. S. 316) auch geschah.

Ein wesentlicher Vorteil für das Zusammenarbeiten der n europäischen Rundfunk beteiligten Verwaltungen und rganisationen entsprang aus der Entschließung der Prar Konferenz, künftig bei den Beratungen der europäischen legraphenverwaltungen über Rundfunkfragen außer dem ternationalen Büro des Welttelegraphenvereins auch den Weltrundfunkverein hinzuzuziehen. Das war bisher nicht der Fall gewesen, da an den Maßnahmen des Weltrundfunkvereins hauptsächlich nur die Rundfunkgesellschaften und einzelne Vertreter der Telegraphenverwaltungen mitgewirkt hatten. In Übereinstimmung mit dem in Prag gefaßten Beschluß hat daher auch der Weltrundfunkverein seine Satzungen dahin geändert, daß hinfort alle am Rundfunk beteiligten staatlichen Organisationen als Mitglieder aufgenommen, ihre Vertreter bei allen Beratungen des Vereins und seiner Organisationen auf Wunsch vertreten sein können. Diese Neuordnung der gegenseitigen Beziehungen, die sehr in den Wünschen des Völkerbundes lag, trat auf der nächstfolgenden Tagung des Weltrundfunkvereins in Erscheinung.

Vom 18. bis 23. November 1929 fand in Barcelona eine Tagung des Rats und der verschiedenen Ausschüsse des Weltrundfunkvereins statt, an der neben den Vertretern der angeschlossenen Rundfunkgesellschaften auch mehrere amtliche Vertreter europäischer Telegraphenverwaltungen und der Direktor des Büros des Internationalen Telegraphenvereins in Bern teilnahmen. Die Konferenz beschäftigte sich mit der Prüfung des Prager Wellenverteilungsplans und mit der durch die Konferenz des CCIR im Haag geschaffenen technischen Lage.

Der Prager Wellenplan wurde unter der Voraussetzung als brauchbar bezeichnet, daß alle beteiligten Länder ihn auch beachten. Es wurde jedoch zur Sprache gebracht, daß eine Reihe von Sendern sich nicht an die Welleneinteilung hielten, andere wiederum keine genügende Wellenkonstanz hätten und dadurch zu Überlagerungen mit ihren Nachbarsendern Anlaß gäben. Es wurde daher beschlossen, die Wellen verschiedener Sender untereinander auszutauschen und bei den beteiligten Ländern auf die Einhaltung der richtigen Welle hinzuwirken. Ferner brachte der technische Ausschuß zum Ausdruck, daß die starken gegenseitigen Störungen der um 9 000 Hz auseinanderliegenden Rundfunksender zum großen Teil auf Übermodulation des Senders zurückzuführen seien, die sich durch Fernmessung feststellen und durch Einbau technischer Mittel auch beseitigen ließen. Es wurden besondere Meßmethoden für diesen Zweck entwickelt und besprochen. Betont wurde dabei, daß die Verhütung der Übermodulation bei der auf der Haager Konferenz zugestandenen Vergrößerung der Sender auf eine Endleistung bis zu etwa 100 kW von besonderer Wichtigkeit sei.

Als sehr wesentlich für den Rundfunk bezeichnete der Weltrundfunkverein eine von der Haager Konferenz vorgeschlagene Umgruppierung von Wellenbändern im Austausch zwischen Rundfunk und Schiffsfunk. Es würde sich darum handeln, den Wellenbereich von 200 bis etwa 250 m dem Schiffsfunkverkehr zu überlassen, wofür dieser den Bereich von 545 bis 900 m an den Rundfunk abtreten könnte. Beschlossen wurde zunächst, an möglichst vielen Stellen systematische Versuche über die Ausbreitungsverhältnisse der Wellen von 200 bis 250 m über See anzustellen, um Gewißheit darüber zu erlangen, daß der Schiffsfunkverkehr durch diesen Wellentausch nicht benachteiligt würde.

Der Rat des Weltrundfunkvereins beschäftigte sich weiterhin mit der Frage der Ausdehnung des internationalen Rundfunkaustausches über Leitungen des Fernsprechweitverkehrs sowie mit der Frage der Übertragung von Reden, die bei den jährlichen Tagungen des Völkerbundes in Genf gehalten werden.

[10]) Vgl. Documents de la Conférence Radioélectrique ropéenne de Prag 1929, veröffentlicht vom Internationalen iro des Welttelegraphenvereins in Bern.

c. Der Völkerbund und der Rundfunk.

Die wichtige Rolle, die der Rundfunk im politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben der Völker spielt, hat auch dem Völkerbund wiederholt Veranlassung gegeben, sich auf seinen Konferenzen mit dem Funkwesen zu beschäftigen und die gefaßten Beschlüsse den Regierungen der angeschlossenen Länder zur Durchführung mitzuteilen.

Von politischer Bedeutung ist ein Beschluß der 6. Kommission des Völkerbundes vom 15. September 1928, demzufolge die Regierungen der Länder Maßnahmen treffen sollen, daß alle den Geist der Völker verletzenden Rundfunksendungen unterbleiben.

Ferner hat der »Beratende und technische Ausschuß für Verkehrs- und Beförderungswesen« des Völkerbundes in seiner 13. Sitzung vom 15. bis 23. März 1929[11]) zwei Entschließungen angenommen, die auch für die dem Welttelegraphenverein und dem Weltfunkverein angehörenden Staaten von Bedeutung sind. Die erste betrifft die seit längerer Zeit erwogene Bereitstellung einer Großfunkstelle für den Völkerbund, die andere Rundfunkfragen. Der Völkerbund hält es zur Sicherstellung der notwendigen Zusammenarbeit der verschiedenen am Rundfunkdienst beteiligten Körperschaften für unerläßlich, daß der vorerwähnte »Beratende und technische Ausschuß« jederzeit in ständiger Verbindung mit diesen Körperschaften steht und daß er mit beratender Stimme an den von ihnen veranstalteten Konferenzen teilnimmt. Selbstverständlich würden die genannten Körperschaften ebenfalls eingeladen werden, an den Sitzungen des Beratenden und technischen Ausschusses teilzunehmen, wenn Rundfunkfragen zur Erörterung stehen.

Im September 1929 tagte in Berlin die Internationale Parlamentarische Handelskonferenz des Völkerbundes, deren Ausschuß für Funkverkehr in der Sitzung vom 24. September sich über die jetzige Lage des Rundfunks, sein Verhältnis zu den Verwaltungen und seine Bedeutung für die Allgemeinheit verbreitete. Er will Zusammenarbeit mit den Verwaltungen und beabsichtigt die Bildung eines technischen und eines juristischen Ausschusses für internationale Rundfunkfragen. Es soll ein »Internationales Rundfunkstatut« ausgearbeitet werden. Zum Schluß wurden die nachfolgenden Vorschläge (voeux) empfohlen und angenommen.

1. Vorschlag.

a) Es ist unter den Auspizien des Völkerbundes und in enger Zusammenarbeit mit dem Weltrundfunkverein, Sitz Genf, sowie mit dem Berner Büro eine, alle Völker der Erde umfassende Organisation zu schaffen, zu der die verschiedenen Staaten bevollmächtigte und sachverständige Vertreter zu entsenden haben, die mit den erforderlichen Machtbefugnissen und unter eigener Verantwortung ein internationales Statut für drahtlose Übermittlung zu entwerfen haben, und zwar nicht nur allgemeine Richtlinien, sondern auch Einzelheiten.

b) Die Staaten haben dieses Statut mit Gesetzeskraft auszustatten, dadurch daß unmittelbar anwendbare internationale Vereinbarungen getroffen werden.

c) Dieses Statut ist an die einer beständigen Veränderung unterliegende Technik anzupassen, die durch das Vorwärtsschreiten der Forschung auf drahtlosem Gebiet bedingt ist, so daß dieses Statut niemals der fortschreitenden Wissenschaft noch den Ausdehnungsmöglichkeiten auf geistigem sowie künstlerischem Gebiet Hindernisse entgegenstellen kann, noch das souveräne Recht jedes Staates, frei seine eigenen Vorschriften zu erlassen, ohne die Nachbarstaaten zu schädigen, beeinträchtigen kann.

2. Vorschlag.

Um dem allseitig anerkannten Übelstande der gegenseitigen Störungen verschiedener drahtloser Übertragungen, insbesondere der nur über eine beschränkte Anzahl von Wellenlängen verfügenden drahtlosen Telephonie, abzuhelfen, hat diese internationale Organisation sich zu bemühen, in voller Übereinstimmung mit den letzten Vorschlägen des Prager Kongresses

a) zu erreichen, daß die internationale Funkkonferenz, die im Jahre 1932 in Madrid zusammentreten soll, eine bessere Reglung der Wellenbänder vornimmt, um die Anzahl der Wellenlängen, die im Jahre 1927 durch die internationale Konferenz zu Washington der drahtlosen Übermittlung zugewiesen worden ist, erheblich zu erhöhen;

b) zu erreichen, daß die Verwaltungen, soweit es mit den staatlichen Belangen vereinbar ist, die Anzahl und die Stärke der Sender regeln, die Entwicklung der Verwendungsmöglichkeiten der allgemeinen nationalen Wellen fördern und darauf achten, daß die Sender jedmögliche Gewähr für die Sendetätigkeit in technischer Beziehung bieten;

c) die Übermittlungen durch drahtlose Telephonie vor Gerätstörungen zu sichern;

d) durch alle geeigneten Mittel eine Normung der Kontroll- und Meßapparate für drahtlose Sendungen zu erzielen, und auf diesem Wege binnen kürzester Frist ein international gültiges System zu schaffen.

3. Vorschlag.

Der Völkerbund möge, angesichts der schwerwiegenden durch die drahtlose Übermittlung geschaffenen juristischen Streitfragen, unter Berücksichtigung der wichtigen bereits auf dem Gebiet des Urheberrechts, des Rechtes der Erwiderung und des Rechtes des kaufmännischen Eigentums geleisteten Vorarbeiten,

a) durch seine überragenden Befugnisse die Notwendigkeit, das moralische Recht des Autors gemäß den Bedingungen des Art. 11 b der Konvention von Rom zu schützen, gutheißen, damit der Rundfunk die ihm obliegende Aufgabe der Nachrichtenübermittlung erfüllen kann;

b) die drahtlose Übermittlung gegen unberechtigte Ausnützung seitens Dritter schützen;

c) veranlassen, daß in das internationale Statut für drahtlose Übermittlung rechtliche Bestimmungen eingefügt werden, die, unter liberaler Kontrolle, die politischen, künstlerischen, geistigen und finanziellen Rechte der Staaten, der amtlichen oder privaten Unternehmer, der Autoren und der Öffentlichkeit ausreichend gewährleisten.

4. Vorschlag.

Unter Berücksichtigung: einerseits der Ausdehnung des nunmehr unbeschränkten Betätigungsfeldes auf dem Gebiet der drahtlosen Übermittlung und des tiefgreifenden Einflusses, den die drahtlose Übermittlung auf allen Gebieten der Kultur und der öffentlichen Meinung ausüben kann

---

[11]) Vgl.: Série de Publications de la S. d. N., VIII. Communications et Transit 1929. VIII, 7.

nd anderseits der überragenden Wichtigkeit, die diesem underbaren Verständigungsmittel in bezug auf den Frieen und die geistige und moralische Annäherung der Völker ukommt, unter Beachtung der bereits durch die verschiedeen internationalen Vereinigungen für drahtlose Übermittlung erzielten Erfolge, besonders des Weltrundfunk ereins und des »Beratenden Internationalen Ausschusses ir Fernsprechweitverkehr«, welche die Praxis des interationalen Anschlusses und die Organisation der »Länderlbende« eingerichtet haben, wird vorgeschlagen,

a) daß der Völkerbund, die Regierungen und die an der Frage interessierten Vereinigungen mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln diesen Erfolg begünstigen, insbesondere durch Vereinbarungen, die allen Sendegesellschaften erlauben, an der Verbreitung großer Veranstaltungen von internationalem Interesse mitzuarbeiten;

b) daß eine Sendestelle mit internationalem Statut in Genf unter der Kontrolle des Völkerbundes eingerichtet und betrieben werde, und daß der »Ausschuß für den Fernsprechweitverkehr« unter Berücksichtigung der verschiedenen Fernkabelnetze sich der internationalen Bedeutung bewußt wird, die diese drahtlose Fernsprechanlage in Genf für die zwischenstaatlichen Anschlüsse zu spielen berufen ist.

5. Vorschlag.

Unter Berücksichtigung des großen Einflusses, den drahtose Sendungen auf die öffentliche Meinung ausüben könen, sowie der besonders großen Gefahr, die deshalb die Benutzung der drahtlosen Übertragung zu sträflichen wecken mit sich bringt, und der Schwierigkeit, den Ausirkungen mißbräuchlicher Verwendung der drahtlosen bertragung entgegenzuwirken, wird vorgeschlagen, in ie internationale Gesetzgebung Bestimmungen aufzunehmen, die geeignet sind, zu verhindern und zu unterdrücken

a) die unzulässige politische Propaganda und Verbreitung von Veranstaltungen, die Angriffscharakter tragen;
b) die Verbreitung falscher Nachrichten;
c) beleidigende Äußerungen und Angriffe gegen Privatpersonen, die in der Öffentlichkeit stehen;
d) drahtlose Übermittlungen, die geeignet sind, die öffentliche Moral zu schädigen.

Die Deutsche Reichspost war durch einen Vertreter des Reichspostministeriums an der Sitzung beteiligt. Die angenommenen Vorschläge des Völkerbundsausschusses sind zum Teil schon durch den Weltfunkvertrag geregelt oder bilden Gegenstand der Besprechungen des CCIR.

Der Rundfunk ist dank seiner ungeahnten Verbreitung in allen Kreisen der Öffentlichkeit zu einem wichtigen Instrument der Völkerversöhnung geworden. Das beweist vor allem der zunehmende zwischenstaatliche Austausch seiner Darbietungen im Bereich der dem Weltrundfunkverein angeschlossenen europäischen Sender. Die technische Entwicklung macht jedoch, wie die elektrische Welle selbst, an keiner Grenze halt. Seit einigen Monaten hat Deutschland nach dem Beispiel einiger Länder einen Weltrundfunksender in Betrieb genommen, dessen Reichweite nicht auf den europäischen Erdteil beschränkt ist. Schon haben erfolgreiche Versuchs-Rundfunkübertragungen nach und von Nord- und Südamerika stattgefunden, und mit dem Rundfunk der Vereinigten Staaten ist von der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft m. b. H. ein Abkommen über den gegenseitigen Austausch von Rundfunkdarbietungen getroffen worden. Damit wird auch der Rundfunk immer mehr zu einer internationalen Angelegenheit.

Die Krankenkassen für Post- und Telegraphenbeamte in den Jahren 1925 bis 1928.

Von Ministerialrat Knöner, Berlin.

Zu den verschiedenen Wohlfahrtseinrichtungen der Deutschen Reichspost gehören auch die Krankenkassen für Post- und Telegraphenbeamte, deren Einrichtungen sich während des nunmehr 15jährigen Bestehens in jeder Beziehung als zweckmäßig und nützlich erwiesen haben. Über die Entstehung und Entwicklung der Krankenkassen bis zum Jahre 1924 ist bereits im »Archiv für Post und Telegraphie«, Jahrgang 1919, Heft Nr. 2, und Jahrgang 1925, Heft Nr. 8, eingehend berichtet worden. Es darf hierauf verwiesen werden, da die Kenntnis der dort gebrachten Ausführungen und das beigegebene Zahlenmaterial Voraussetzung für das Verständnis der weiteren Entwicklung sind.

Die Zahl der Krankenkassen hat sich in der Berichtzeit nicht geändert. Es ist demnach auch jetzt noch in allen 6 Oberpostdirektionsbezirken des alten Reichspostgebiets eine Kasse vorhanden; dazu kommt die Krankenkasse für den Bereich der Abteilung VI des Reichspostministeriums mit dem Sitz in München. Die Einrichtung einer weiteren Kasse für Württemberg unterliegt zur Zeit der Prüfung.

In der Verfassung (Satzung) der Krankenkassen (Archiv 1919, S. 39, und 1925, S. 282) sind im Laufe der Berichtzeit keine wesentlichen Änderungen eingetreten. Zu erwähnen wäre nur, daß der Beitrag zur eigenen Rücklage (§ 15 II der Satzung) von 8 auf 3 v H des Jahresbetrags der laufenden Beiträge der Mitglieder und des Zuschusses der Deutschen Reichspost und der Beitrag zur gemeinschaftlichen Rücklage von $^3/_4$ auf $^1/_4$ v H des Jahresbetrags der laufenden Beiträge der Mitglieder herabgesetzt wurde, weil die bisherigen Sätze als zu hoch erkannt worden waren. Die Satzung soll im kommenden Geschäftsjahr eine weitere Umgestaltung erfahren. Die Vorarbeiten hierzu sind bereits in die Wege geleitet.

Der mit dem »Verband der Ärzte Deutschlands« am 12. April 1924 zur Festsetzung der ärztlichen Gebühren abgeschlossene Vertrag wurde vom Ärzteverband zum 1. Oktober 1926 gekündigt. Nach langwierigen Verhandlungen gelang es, wieder zu einer Reglung der Gebührenfrage zu kommen. Die neue Reglung, die mit Wirkung vom 1. April 1927 in Kraft trat, führte insofern zu einer starken Belastung der Krankenkassen, als nach § 2 des Vertrags für Mitglieder, die den Besoldungsgruppen A 8 bis 6 — alt V und VI — der Besoldungsordnung angehören, ein weiterer Zuschlag von 50 v H zur Mindestgebühr der preußischen Gebührenordnung gezahlt werden sollte. Dieser Zuschlag rief eine lebhafte Beunruhigung bei den Krankenkassen hervor. In vielen Fällen mußten die Beiträge wesentlich erhöht werden, und die Folge hiervon war, daß eine starke Schwankung des Mitgliederbestands eintrat. Nach neuen Verhandlungen mit dem Verband der Ärzte wurde deshalb ein Nachtragsabkommen getroffen,

wonach vom 1. November 1927 an der Zuschlag um 30 v H ermäßigt wurde, so daß jetzt für die bezeichneten Besoldungsgruppen nur noch ein weiterer Zuschlag von 20 v H, insgesamt also ein Zuschlag von 40 v H zur Mindestgebühr der preußischen Gebührenordnung zu zahlen ist. Auch dieser Satz wird von den Kassenmitgliedern noch immer als ungerecht und zu hoch bezeichnet. Die Mitglieder der genannten Besoldungsgruppen sind der Ansicht, daß bei der jetzigen Pflichtversicherungsgrenze der Reichsversicherungsordnung ihr Einkommen keine Veranlassung zu besonderen Zuschlägen bietet. Wie sich inzwischen ergeben hat, belasten auch die Kosten für Röntgenbehandlungen, für die nach § 6 des Vertrags der Tarif der deutschen Röntgengesellschaft gilt, die Krankenkassen mehr als bisher, da die früheren örtlichen Vereinbarungen vielfach für die Kassen günstiger waren. Im übrigen sind die Bestimmungen des Vertrags im wesentlichen unverändert geblieben (zu vgl. Archiv 1925, S. 286).

In den beigefügten Nachweisungen 1 bis 4 ist die Entwicklung der Krankenkassen während der Berichtzeit zahlenmäßig dargestellt. Im einzelnen ist dazu folgendes zu bemerken.

Mitgliederbewegung

Nachweisung 1

Im Jahre	Am Ende des Jahres waren vorhanden														
	1. Im Dienst befindliche Mitglieder					2. Wartegeldempfänger					3. Ruhegehaltsempfänger				
	insgesamt	mit Hausstand		ohne Hausstand		insgesamt	mit Hausstand		ohne Hausstand		insgesamt	mit Hausstand		ohne Hausstan	
			d. s. v H der Sp. 2		d. s. v H der Sp. 2			d. s. v H der Sp. 7		d. s. v H der Sp. 7			d. s. v H der Sp. 12		d. s. v H. der Sp. 1
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1924	127 032	116 435	91,7	10 597	8,3	8 796	8 361	95	435	5	9 793	8 986	91,8	807	8,2
1925	130 326	120 317	92,3	10 009	7,7	7 317	6 953	95	364	5	12 273	11 335	92,4	938	7,6
1926	134 256	125 103	93	9 153	7	6 625	6 298	95	327	5	13 345	12 264	92	1 081	8
1927	133 643	125 643	94	8 000	6	5 758	5 424	94	334	6	14 555	13 234	91	1 321	9
1928	132 918	125 618	95	7 300	5	4 495	4 241	94	254	6	17 053	15 531	91	1 522	9

Im Jahre	Am Ende des Jahres waren vorhanden						Zahl der Mitglieder am Beginn des Jahres	Zahl der Mitglieder im Jahresdurchschnitt	Zahl der anspruchsberechtigten Angehörigen aller Mitglieder			Gesamtsumme aller anspruchsberechtigten Personen am Ende des Jahres (Sp. 22 u. 25)	Zahl der beitrittsberechtigten im Dienst befindlichen Beamten Ende des Jahres	Von den Beamten in Spalte 29 waren	
	4. Witwen					Summe aller Mitglieder der Sp. 2, 7, 12 u. 17			am Ende des Jahres	am Beginn des Jahres	im Jahresdurchschnitt			Mitglieder der Kasse	d. s. v H der Sp. 2
	insgesamt	mit Hausstand		ohne Hausstand											
			d. s. v H der Sp. 17		d. s. v H der Sp. 17										
	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1924	5 868	3 436	58,6	2 432	41,4	151 489	156 292	153 522	323 272	328 112	326 190	474 761	106 906	98 522	92,2
1925	6 506	3 537	54,4	2 969	45,6	156 422	152 117	154 010	331 114	323 793	326 433	487 536	106 393	100 672	94,6
1926	7 235	3 574	49	3 661	51	161 461	156 543	159 015	340 598	330 868	335 756	502 059	105 952	101 071	95,4
1927	7 897	3 559	45	4 338	55	161 853	161 240	161 546	337 160	340 517	338 836	499 013	103 304	98 981	95,8
1928	8 677	3 602	42	5 075	58	163 143	161 536	162 339	335 741	336 396	336 068	498 884	101 459	97 293	95,9

Die Mitgliederbewegung ist seit dem Jahre 1924 stabil geblieben (Nachweisung 1). Allerdings hat sich die Zahl der beitrittsberechtigten Beamten ständig vermindert, und zwar von 106 906 im Jahre 1924 auf 101 459 Ende 1928. Geht man aber von dem Vomhundertsatz der Beamten aus, die der Kasse als Mitglieder beigetreten sind, dann kann man eine geringe, aber stetige Aufwärtsentwicklung von 92,2 v H auf 95,9 v H feststellen. Das gleiche gilt für die Zahl der tatsächlich vorhandenen Mitglieder. Im Jahre 1924 waren insgesamt 151 489 Mitglieder vorhanden, wogegen das Jahr 1928 mit 163 143 Mitgliedern abschloß. Auch die Zahl der anspruchsberechtigten Angehörigen zeigt die gleiche Tendenz. Wurden am Jahresschluß 1924 insgesamt 323 272 Angehörige gezählt, so ergaben sich Ende 1928 12 469 Angehörige mehr, zusammen also 335 741 anspruchsberechtigte Angehörige. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß im Jahre 1926 die Zahl bereits bis auf 340 598 gestiegen war. Dieselbe Erscheinung zeigt sich bei den im Dienst befindlichen Mitgliedern, deren Zahl Ende 1924 noch 127 032 betrug, bis 1926 auf 134 256 anstieg, Ende 1928 aber wieder auf 132 918 gesunken ist. Diese eigentümliche Bewegung i darauf zurückzuführen, daß nach dem im Jahre 1924 e folgten Personalabbau in den Jahren 1925 und 1926 ei größere Zahl Hilfskräfte in das Beamtenverhältnis übe führt wurde, in den Jahren 1927 und 1928 dageg solche Überführungen nur in ganz geringem Umfang stat gefunden haben.

Gleichmäßige absteigende oder aufsteigende Kurv zeigen die Zahlen der Wartegeld- und Ruhegehalt empfänger. Erstere sind von 8796 im Jahre 1924 a 4495 Ende 1928 gesunken, wogegen die Ruhegehalt empfänger von 9793 im Jahre 1924 auf 17 053 bis zu Jahresschluß 1928 gestiegen sind. Die Vermehrung d Ruhegehaltsempfänger ist zum Teil auf die Erreichu der Altersgrenze bei den Wartegeldempfängern und zu Teil auf die Auswirkungen der Rationalisierung zurü zuführen. Die Zahl der anspruchsberechtigten Angehörig im Verhältnis zu den im Dienst befindlichen Mitgliede mit Hausstand hat sich nur wenig geändert; auf ein Mi glied kommen 2,5 Angehörige gegen 2,4 im Jahre 192

Laufende Einnahmen

Nachweisung 2

Im Jahre	Zinsen von Wertpapieren und Erträge von sonstigen Vermögensteilen RM	Rpf	Eintrittsgelder RM	Rpf	Mitgliederbeiträge RM	Rpf	Zuschuß der Deutschen Reichspost RM	Rpf	Ersatzleistung von anderen RM	Rpf	Sonstige Einnahmen RM	Rpf	Summe der Einnahmen (Sp 2 bis 7) RM	Rpf	Bemerkungen
1	2		3		4		5		6		7		8		9
1924	94 186	35	7 546	95	5 343 896	92	[1])1 528 371	27	157 120	65	62 421	98	7 193 544	12	[1]) einschl. eines außerordentlichen Zuschusses von 127 327,15 RM
1925	120 855	61	24 656	35	6 440 048	45	[2])1 814 661	48	251 896	49	51 653	63	8 703 772	01	
1926	140 980	63	17 519	30	7 872 438	04	2 222 884	21	221 496	87	77 287	69	10 552 606	74	
1927	196 287	51	8 408	60	9 402 258	73	2 625 264	51	279 065	18	74 001	68	12 585 286	21	[2]) einschl. eines außerordentlichen Zuschusses von 20 000 RM
1928	254 437	84	11 120	50	10 447 312	93	2 899 132	66	296 564	41	117 547	39	14 026 115	73	

Die Finanzgebarung während der Berichtzeit igt eine durchaus gesunde und stabile Entwicklung. Während im Jahre 1924 die gesamten Einnahmen Nachweisung 2) noch 7 193 544,12 RM betrugen, weist er Abschluß des Jahres 1928 eine Gesamteinnahme von 4 026 115,73 RM auf. An dieser Aufwärtsentwicklung nd alle Einnahmeposten mehr oder minder stark beiligt. Die gesunde Grundlage der Krankenkassen spiegelt ch insbesondere in dem Posten »Zinsen« wider. Hier aben sich die Einnahmen von 94 186,75 RM im Jahre 924 um rund 270 v H auf 254 437,84 RM erhöht. ei den Eintrittsgeldern macht sich die Überführung von ilfskräften in das Beamtenverhältnis in den Jahren 925 und 1926, auf die oben bereits hingewiesen ist, eutlich bemerkbar. Die Einnahmen an Mitgliedereiträgen sind von 5 343 896,92 RM im Jahre 1924 uf 10 447 312,93 RM gestiegen. Dies ist zum Teil auf e erhöhten Mitgliederbeiträge zurückzuführen. Letztere etrugen im Durchschnitt monatlich:

	1924	1928
a) für im Dienst befindliche Mitglieder		
mit Hausstand	3,53 RM	5,26 RM
ohne Hausstand	2,68 »	4,09 »
b) für Wartegeld- und Ruhegehaltsempfänger		
mit Hausstand	3,48 »	5,25 »
ohne Hausstand	2,65 »	4,09 »
c) für Witwen		
mit Hausstand	2,95 »	4,45 »
ohne Hausstand	2,31 »	3,57 » .

Der Durchschnittssatz für im Dienst befindliche Mitieder der Besoldungsgruppen A 8 bis 6 liegt um etwa 50 Rpf monatlich höher. Die Beiträge sind also während der Berichtzeit um rund 50 v H gesteigert worden.

Der Zuschuß der deutschen Reichspost betrug auch während der Berichtzeit ein Drittel der Beiträge für die im Dienst befindlichen Mitglieder und hat sich von 1 528 371,27 RM im Jahre 1924 auf 2 899 132,66 RM im Jahre 1928 erhöht.

Wie segensreich die Krankenkassen für ihre Mitglieder wirken, beweisen die Ausgaben (Nachweisung 3), insbesondere die Ausgaben für die ärztliche Behandlung. Betrug dieser Posten schon im Jahre 1924 die ansehnliche Summe von 3 726 175,04 RM, so ergibt sich am Schlusse des Jahres 1928 eine solche von 6 566 717,65 RM. Wenn auch diese Erhöhung zu einem gewissen Teil auf erhöhte ärztliche Gebühren zurückzuführen ist, so kann man hieran doch ermessen, wieviel Kummer und Sorge in den Kreisen der Mitglieder gelindert worden sind. Das gleiche kann man wohl auch von den übrigen Leistungen sagen; sind doch z. B. die Ausgaben für zahnärztliche Behandlung ganz bedeutend gestiegen. Der Ausbau der Behandlung von Zahnkrankheiten und der Zahnpflege hat es mit sich gebracht, daß die Ausgaben hierfür sich gegen das Jahr 1924 mehr als verdoppelten. Sie stiegen von 434 634,05 RM auf 1 149 437,23 RM im Jahre 1928. Die Ausgaben für Arznei und Heilmittel sind in der gleichen Zeit von 1 420 327,11 RM auf 3 694 855,95 RM angewachsen. Auch in den Ausgaben für Krankenhauspflege spiegelt sich die segensreiche Wirkung der Krankenkassen wider. Im Jahre 1924 betrug hier die Ausgabe noch 710 597,09 RM, sie stieg von Jahr zu Jahr fast gleichmäßig an und erreichte Ende 1928 den Betrag von 1 715 326,31 RM, das ist ein Mehr von 1 004 729,22 RM oder rund 140 v H. Die übrigen Ausgaben zeigen ebenfalls eine entsprechende Entwicklung

Laufende Ausgaben

Nachweisung 3

Im Jahre	Für ärztliche Behandlung RM	Rpf	Für zahnärztliche Behandlung RM	Rpf	Für Arznei und sonstige Heilmittel RM	Rpf	Für Krankenhauspflege RM	Rpf	Zuführungen zur gemeinschaftlichen Rücklage RM	Rpf	Verwaltungskosten RM	Rpf	Sonstige Ausgaben RM	Rpf	Summe der Ausgaben (Sp. 2 bis 8) RM	Rpf
1	2		3		4		5		6		7		8		9	
1924	3 726 175	04	434 634	05	1 420 327	11	710 597	09	13 383	64	37 311	39	5 256	36	6 347 684	68
1925	4 320 013	26	747 941	73	2 207 365	98	1 041 977	13	16 153	36	47 110	48	128 767	85	8 509 329	79
1926	4 839 407	75	865 544	89	2 810 836	01	1 275 664	63	19 615	57	51 480	87	78 246	81	9 940 796	53
1927	6 295 459	98	1 012 421	86	3 400 831	15	1 491 586	43	23 578	44	49 377	28	43 839	28	12 317 148	42
1928	6 566 717	65	1 149 437	23	3 694 855	95	1 715 326	31	26 029	66	60 234	72	34 202	02	13 246 803	54

und die Gesamtausgabe erreichte am Schlusse des Jahres 1928 den Betrag von 13 246 803,54 *RM* gegen 6 347 684,68 *RM* im Jahre 1924. Von der Gesamtausgabe entfallen auf ein Mitglied 76,83 *RM* gegen 39,80 *RM* im Jahre 1924, und zwar entfielen auf das Mitglied:

	1924	1928
für ärztliche Behandlung	23,89 *RM*	39,07 *RM*,
für zahnärztliche Behandlung	2,46 »	6,88 »
für Arznei und Heilmittel	9,40 »	21,11 »
für Krankenhauspflege . .	3,57 »	9,09 »
für sonstige Ausgaben . .	0,48 »	0,68 »
insgesamt	39,80 *RM*	76,83 *RM*.

Bei der Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben ergibt sich unter Einschluß eines Zuschußbetrags von 17 360,85 *RM* ein Überschuß von 796 673,04 *RM* am Ende des Jahres 1928. Dieser Betrag erscheint gering, wenn man sieht, daß im Jahre 1924 bei geringeren Gesamtbeträgen bereits ein Überschuß von 893 376,68 *RM* zu verzeichnen war. Demgegenüber ist jedoch zu beachten, daß sich während der Berichtzeit auch die eigenen Rücklagen von 867 289,25 *RM* auf 2 610 229,86 *RM* erhöht haben (Nachweisung 4).

Im ganzen betrachtet ergibt sich demnach eine durchaus gesunde Entwicklung, und es ist zu erwarten, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse, Epidemien usw., eintreten, daß die Kassen sich auch in den nächsten Jahren in gleicher Weise entwickeln werden. Wie bereits im Eingang bemerkt, soll die Satzung im nächsten Geschäftsjahr einer allgemeinen Nachprüfung unterzogen werden. Neben einer notwendigen Anpassung an gewisse Änderungen der Reichsversicherungsordnung wird hierbei auch daran gedacht werden müssen, die Satzungen der einzelnen Krankenkassen möglichst einheitlich zu gestalten, damit auch die Leistungen nach und nach auf eine gleichmäßige Höhe gebracht werden können. Dabei wird auch im Interesse der Mitglieder erstrebt werden müssen, die Beiträge möglichst lange Zeit auf der jetzigen Höhe zu erhalten, damit die Krankenkassen in der Lage sind, in dem bisherigen Umfang wohltätig zu wirken und ihre Leistungen nötigenfalls weiter auszubauen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch noch der Tatsache gedacht, daß in der verflossenen Berichtzeit mehrere Krankenkassen sich mit der Absicht trugen, eigene Erholungsheime zu errichten. So nützlich und notwendig das Vorhandensein von Erholungsheimen auch ist, so muß doch dringend davor gewarnt werden, solche Absichten ohne zwingende Gründe auszuführen. Ganz abgesehen davon, daß für das Personal der Deutschen Reichspost bereits eine große Anzahl von Erholungsheimen zur Verfügung steht, bringt die Erhaltung solcher Heime für die Kassen in vielen Fällen so große Schwierigkeiten mit sich, daß andere, wichtigere Aufgaben der Kassen hierunter leiden müssen. Bevor daher eine Krankenkasse dem Plane der Errichtung eines Erholungsheims näher tritt, wird sie gut tun, sich der Zustimmung der zuständigen Oberpostdirektion und u. U. des Reichspostministeriums zu vergewissern.

Verschiedenes.

Nachweisung

im Jahre	Von den laufenden Ausgaben entfallen auf ein Mitglied im Jahresdurchschnitt: für ärztliche Behandlung *RM*	*Rpf*	für zahnärztliche Behandlung *RM*	*Rpf*	für Arznei und Heilmittel *RM*	*Rpf*	für Krankenhauspflege *RM*	*Rpf*	insgesamt *RM*	*Rpf*	Die gesamten laufenden Ausgaben betragen für das Mitglied im Jahresdurchschnitt *RM*	*Rpf*	Unterschied zwischen laufenden Einnahmen und laufenden Ausgaben: Überschuß *RM*	*Rpf*	Zuschuß *RM*	*Rpf*	Eigene Rücklage (Gesamtbetrag) *RM*	*Rpf*
1	2		3		4		5		6		7		8		9		10	
1924	23	89	2	46	9	40	3	57	39	32	39	80	893 376	68	47 517	24	867 289	25
1925	28	57	4	66	14	66	5	96	53	86	55	02	414 102	47	219 660	25	1 167 581	21
1926	30	34	5	27	16	75	6	85	59	23	59	84	643 882	25	32 072	04	1 744 916	72
1927	38	97	6	27	21	05	9	23	75	52	76	24	393 620	34	125 482	55	2 074 435	06
1928	39	07	6	88	21	11	9	09	76	15	76	83	796 673	04	17 360	85	2 610 229	86

Das schwedische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1928.

Von Ministerialamtmann W. Appel, Berlin.

Die Generaldirektion der schwedischen Telegraphen hat vor kurzem ihren Jahresbericht für das Kalenderjahr 1928 veröffentlicht. Während in vielen anderen Ländern im Telegraphenverkehr eine dauernd rückläufige Bewegung beobachtet wird, hat der Telegraphenverkehr in Schweden gegen die Vorjahre um ein geringes zugenommen; das wirtschaftliche Ergebnis dieses Dienstzweigs ist jedoch nach wie vor nicht günstig. Beim Fernsprech- und Funkwesen liegen die Verhältnisse wesentlich besser. Der Inhalt des Jahresberichts für 1926 ist im Jahrgang 1927 des Archivs, S. 244 ff., auszugsweise wiedergegeben worden. Für das Jahr 1927 ist eine gleichartige Veröffentlichung unterblieben, weil sich die Verhältnisse gegen 1926 nur unwesentlich verschoben haben. Die Zahlenangaben für 1928 in der vorliegenden Veröffentlichung sind mit den Ergebnissen für 1927 in Vergleich gestellt worden. Im einzelnen ist nachstehendes hervorzuheben.

In der Gliederung der Verwaltung ist nur insofern eine Änderung eingetreten, als dem Generaldirektor des Telegraphen- und Fernsprechwesens statt sechs nur noch fünf Abteilungsdirektoren beigegeben sind. Die Leitung des Rechnungswesens ist dem Direktor der Abteilung für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten mit übertragen worden. Auch hat man die Zahl der Abrechnungsbezirke durch Zusammenlegungen von 146 auf 141 für das ganze Land vermindert.

Personal.

An Telegraphen- und Fernsprechpersonal waren am chlusse des Berichtjahrs beschäftigt:

	Beamte	Ständige Hilfsarbeiter	Nichtständige Hilfsarbeiter	Arbeiter	Zusammen
Bei der Hauptverwaltung	186	123	—	7	316
Bei den Bezirks-Bauämtern	1 003	104	—	2 642	3 749
Bei den Verkehrsdirektionen u. den Verkehrsanstalten	3 062	5 732	1 746	—	10 540
Bei dem Funk-Bezirksamt und den Funkanstalten	57	60	—	20	137
In den Werkstätten	28	51	—	843	922
Im ganzen 1928	4 336	6 070	1 746	3 512	15 664
Dagegen Ende 1927	4 313	6 116	1 682	3 501	15 612
Mithin	+ 23	— 46	+ 64	+ 11	+ 52 = 0,33 v H

Auffällig ist die hohe Zahl der weiblichen Beamten, die it 10 200 Köpfen zwei Drittel des Personals ausachen. Dabei sind in diesen Zahlen nicht einbegriffen 664 Frauen als Leiter der Fernsprechhilfstellen, deren ezahlung Sache der Fernsprechteilnehmer ist, und ferner 079 Frauen zur Beaufsichtigung selbständiger öffentlicher ernsprechstellen. Die Gehälter usw. sind von 35,8 Milonen Kr. um 2,1 v H auf 36,5 Millionen Kr. gestiegen. rwähnenswert sind die Zulagen für die Beschäftigung in r kalten Zone (rund 51 000 Kr.), die Entschädigungen r Überstunden (rund 507 000 Kr.) und die Teuerungsulagen (rund 5 Millionen Kr.).

Verkehrsanstalten.

Die Zahl der Fernsprechanstalten ist um 73 auf 4 808 ngewachsen, die der Telegraphenanstalten um 30 auf 690, und zwar entfielen auf

Fernsprechanstalten:

staatliche Bezirksämter	139	
» Fernsprechanstalten	3 557	
selbständige öffentliche Fernsprechstellen	1 085	
private Fernsprechanstalten	27	4 808,

Telegraphenanstalten:

a) staatliche:		
Bezirksämter	139	
Zweigämter	18	
für den Telegraphenverkehr geöffnete Fernsprechanstalten	1 531	
Annahmestellen	60	
b) Eisenbahnanstalten:		
bei Staatsbahnen	656	
bei Privatbahnen	1 286	3 690,

dazu kommen noch 2 Semaphorstellen,
22 Küstenfunkstellen,
4 Goniometer-Funkanlagen,
4 Bodenflugfunkstellen,
343 Bordfunkstellen,
8 staatliche } Rundfunksendestellen.
23 private }

Die Fernsprechnetze in Stockholm und Göteborg umssen mehrere Ortsämter, die untereinander durch Fernleitungen verbunden sind. In Stockholm sind jetzt zwei Fernsprechämter für reinen Selbstanschlußbetrieb (System Hultman-Ericsson) eingerichtet, 7 Ämter für ZB-Betrieb und 1 Amt für OB-Betrieb. Von den 5 Göteborger Fernsprechämtern hat eines SA-Betrieb (Hultman-Ericsson), 3 arbeiten mit ZB-, 1 mit OB-Betrieb. In beiden Orten sind Arbeiten zur weiteren Ausdehnung des SA-Betriebs im Gange; auch Malmö hat zunächst ein kleines SA-Amt mit 1 500 Anschlüssen erhalten und in Sundsvall ist SA-Betrieb eingeführt. In 18 Orten sind die Vermittlungsämter für ZB-Betrieb eingerichtet; in weiteren 8 Orten werden Glühlampen und OB-Betrieb benutzt. Sonst werden überall Klappenschränke für OB-Betrieb verwendet. Von den 3 690 Telegraphenanstalten halten ab:

ununterbrochenen Dienst	54
vollen Tagesdienst	1 587
beschränkten Dienst	2 049
zusammen	3 690

437 Anstalten mit beschränktem Dienste nehmen nur am innerschwedischen Telegrammverkehr teil; alle übrigen Telegraphenanstalten sind auch für den Welttelegraphenverkehr geöffnet.

Verkehrsergebnisse.

a) Die Einnahme aus dem Fernsprechverkehr ist um 5,5 v H gegen das Vorjahr gestiegen. Die Zahl der Gespräche zeigt im Durchschnitt eine Zunahme von 3,5 v H. Es entfielen auf

	Stück	Einnahme (Kr.)
Ortsgespräche	677 836 700	2 000 578 (Orts- u. Bezirksgespräche)
Bezirksgespräche	1 319 830	
Gespräche von Bezirk zu Bezirk	38 944 982	24 588 222
Auslandsgespräche,		
abgehend	342 224	1 849 384 (Auslandsgespräche zusammen)
ankommend	326 115	
im Durchgang	81 594	
im ganzen	718 851 445	28 438 184
dagegen 1927	694 610 300	26 962 228

Bei den Inlands-Ferngesprächen und den Gesprächen mit dem Ausland entfielen wie 1927 1,7 v H der Gebühreneinheiten zu 3 Minuten auf dringende Gespräche; bei den Gesprächen nach und vom Ausland war der Anteil der dringenden trotz der teueren Gebühren früher wesentlich höher. Für dringende Ferngespräche des Auslandsverkehrs wird, den zwischenstaatlichen Abmachungen entsprechend, das Dreifache der Gebühr für ein in dieselbe Verkehrszeit fallendes gewöhnliches Gespräch erhoben. Im Inlandsverkehr wird dagegen nur die doppelte Gebühr berechnet. Bemerkenswert ist der hohe Vomhundertsatz der V-Gespräche, und zwar im Inlandsverkehr 17,5 v H (wovon 77,8 v H erfolgreich), im Auslandsverkehr 47,1 v H (81,8 v H erfolgreich). Von der Einrichtung der Blitzgespräche im Fernverkehr ist ein verschwindend geringer Gebrauch gemacht worden. Während des ganzen Jahres sind nur 16 Stück vorgekommen. Der Fernsprechverkehr mit dem Ausland ist im Berichtjahr auf Litauen, Luxemburg, Niederland, Ungarn und — über die Funkverbindung London—New York — auf die Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Kuba und Mexiko ausgedehnt worden. Er erstreckt sich, der geographischen Lage und den wirtschaftlichen Beziehungen entsprechend, vorwiegend auf Dänemark und Norwegen; Deutschland steht

mit rund $^{1}/_{5}$ des Gesamtverkehrs an dritter Stelle. Die übrigen Länder fallen kaum ins Gewicht. Nachstehend die Verteilung:

	v H
Dänemark	40,76
Norwegen	30,72
Deutschland	20,18
Finnland	3,78
Belgien, Danzig, Frankreich, Großbritannien, Niederland, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei, Amerika, zusammen	4,56

Für den Inlandsfernsprechverkehr besteht ein Zonentarif für die Gesprächseinheit von 3 Minuten; die Gebühr wird nach dem geographischen Abstand der beiden Gebührenpunkte berechnet, zu deren Bezirk die Abgangs- und Ankunftssprechstelle gehören. Für die verkehrsschwache Zeit von 7 bis 9 Uhr und von 18 bis 23 Uhr gilt ein ermäßigter Satz. Es betragen (in Öre)

bei einer Entfernung	die gewöhnlichen Gebühren	die ermäßigten Gebühren
bis zu 45 km	20	20
über 45 bis 90 km	30	30
» 90 » 180 »	50	40
» 180 » 270 »	70	50
» 270 » 450 »	90	60
» 450 » 540 »	110	70
» 540 » 630 »	130	80
» 630 » 720 »	160	90
» 720 » 810 »	200	100
von mehr als 810 »	250	120.

Für den Auslandsverkehr ist die verkehrsschwache Zeit nicht einheitlich festgesetzt. Im Verkehr mit Dänemark gelten als solche die Stunden von 18 bis 23 Uhr, mit Norwegen 7 bis 9 und 18 bis 23 Uhr, mit Frankreich von 21 bis 8 Uhr, mit Deutschland und den anderen europäischen Ländern die Nachtstunden von 19 bis 8 Uhr.

b) Die Gesamteinnahme aus dem Telegrammverkehr zeigt trotz der Abwanderung des Schnellnachrichtenverkehrs von der Telegraphie zum Fernsprecher eine geringe Zunahme von 0,5 v H, die sich vorwiegend durch die erhebliche Steigerung des Durchgangsverkehrs um 6,8 v H erklärt. Der Inlandsverkehr und der Endverkehr mit dem Ausland sind gegen das Vorjahr nahezu unverändert geblieben. Es wurden bearbeitet:

	Stück	Einnahme (Kr.)
im innerschwedischen Verkehr	2 743 863	3 914 040
Auslandstelegramme,		
abgehend	1 237 795	1 679 052
ankommend	1 316 383	1 249 327
im Durchgang	1 278 568	630 859
sonstige Einnahmen	—	211 902
im ganzen	6 576 609	7 685 180

Abgesehen von den gewöhnlichen Telegrammen befinden sich unter der beförderten Gesamtzahl an besonderen Telegrammen:

	Stück
Staatstelegramme	47 995
dringende Telegramme	69 156
telegraphische Postanweisungen	105 044
Pressetelegramme	31 917
zurückgestellte (LC) Telegramme	68 203
Wochenend- (WLT) und Brieftelegramme (DLT usw.)	43 934
Weihnachtstelegramme (XLT)	18 703
Ortstelegramme	545 519
Eisenbahntelegramme	137 180
Lx-Telegramme für besondere Anlässe (auf Schmuckblatt)	1 686 812

Die Lx-Telegramme erfreuen sich dauernd großer Beliebtheit; sie machen weit über die Hälfte (60,2 v H) aller Inlandstelegramme aus. Die Zuschläge für die Ausfertigung auf Schmuckblatt bringen der Telegraphenverwaltung eine beträchtliche Mehreinnahme. Im Auslandsverkehr ist Deutschland wie beim Fernsprechverkehr mit einem Fünftel beteiligt und steht damit an zweiter Stelle. Es ergibt sich folgende Verteilung:

	v H
Großbritannien	21,7
Deutschland	19,4
Dänemark	7,8
Norwegen	7,1
Finnland	6,4
Frankreich	5,7
Niederland	4,4
andere europäische Länder	16,0
außereuropäische Länder	11,5

Hinsichtlich der benachbarten nordischen Reiche ergibt ein Vergleich mit dem Fernsprechverkehr, daß eine starke Abwanderung der Telegramme stattgefunden hat. Von der Gesamtzahl der Telegramme sind 0,2 v H gleich 8 122 Stück unzustellbar geblieben. Die Zahl der vereinbarten Kurzanschriften belief sich Ende 1928 auf 8 455 Stück.

Im Berichtjahr bestand ständiger funktelegraphischer Verkehr mit Estland, Frankreich, Lettland und Polen sowie mit den Vereinigten Staaten von Amerika. Rund 341 000 Telegramme, d. s. 13,3 v H des gesamten schwedischen Endverkehrs, wurden gefunkt. Für den Verkehr mit Amerika allein ist dieser Satz erheblich höher; in abgehender Richtung gingen fast alle Telegramme (97,6 v H) über die Funkverbindung, in ankommender Richtung 33,5 v H.

Die innerschwedische Telegrammgebühr ist gegenwärtig auf 10 Öre für das Wort eines gewöhnlichen, 5 Öre für das Wort eines Orts- oder Pressetelegramms festgesetzt, Mindestgebühr 50 Öre für das Telegramm.

Außer dem vorstehend angegebenen Verkehr sind noch folgende Telegramme ohne Mitwirkung der schwedischen Reichstelegraphenverwaltung befördert worden:

	Stück
durch Eisenbahntelegraph	19 302
durch die Funktelegraphenanstalten für den Flugverkehr	20 516
durch die meteorologische Zentralstelle	28 018
zwischen schwedischen Schiffen und fremden Küstenfunkstellen	20 698

Zahl der Fernsprechteilnehmer und der Apparate.

Es waren vorhanden:	Ende 1928	Ende 1927	Zunahme v H
Fernsprechhauptanschlüsse	395 290	379 567	4,1
Fernsprechnebenanschlüsse	71 261	67 554	5,5

Mit Ausnahme von 1 177 Apparaten sind alle Apparate für den ausschließlichen privaten Gebrauch des Teilnehmers bestimmt. Dagegen sind die 1 177 Apparate gegen Zahlung einer Sondergebühr für den allgemeinen

öffentlichen Gebrauch freigegeben. Dieser Sonderzuschlag beträgt im allgemeinen die Hälfte der gewöhnlichen Teilnehmergebühren. Die Zunahme gegen das Vorjahr entspricht ungefähr der Steigerung beim Fernsprechverkehr. Für jeden Hauptanschluß ist eine Zulassungsgebühr von 25 Kr., für jeden Nebenanschluß eine solche von 10 Kr. zu entrichten. Die Anschlußgebühren sind seit dem 1. Juli 1924 neu geregelt. Die Grundlagen der Gebührenstaffeln sind bereits in dem im Jahrgang 1927 des Archivs, S. 244 ff., veröffentlichten Aufsatz enthalten, sie werden jedoch zum besseren Verständnis und zur Vergleichung der unten folgenden Verteilung der Fernsprechanschlüsse nochmals wiedergegeben.

I. In Orten, wo die Telegraphenverwaltung die Kosten für die Diensträume und den Betrieb trägt, d. h. im allgemeinen da, wo mindestens 50 Teilnehmer angeschlossen sind.

Teilnehmerklasse	Bei einem Höchstsatz von jährlich	Vierteljahrsgebühr in Kronen		
		A	B	C
1	1 200 Ortsgesprächen oder Gesprächen mit den zugeteilten Landorten sowie gebührenfreien Bezirksgesprächen	20,—	20,—	17,50
2	2 500 desgl.	32,50	32,50	27,50
3	5 000 desgl.	57,50	52,50	45,—
4	8 000 desgl.	80,—	75,—	60,—
5	mehr als 8 000 desgl.	90,—	85,—	70,—

Die Gebührenstaffel I A gilt für die Städte Stockholm und Göteborg. Die Gebührenstaffel I B gilt für die Fernsprechnetze in den Gebührenbezirken Stockholm und Göteborg (mit Ausnahme der Ortsnetze in diesen beiden Städten) und in den Bezirken, zwischen denen für Ferngespräche keine Einzelgebühren erhoben werden. Das sind die Gebührenbezirke Eslöf, Lund, Malmö und Trälleborg einerseits und Helsingborg, Klippan, Landskrona und Ängelholm anderseits, und schließlich die Gebührenbezirke Stockholm und Södertälje. Überdies können Ferngespräche ohne Ansatz von Einzelgebühren zwischen den Teilnehmern ausgetauscht werden, die an Ortsnetze in denselben Gebührenbezirken angeschlossen sind. Die Gebührenstaffel I C gilt für die übrigen Fernsprechnetze der Gruppe I.

II. In Orten, wo die Teilnehmer die Kosten für die Diensträume und den Betrieb selbst zu tragen haben. In diesen Netzen besteht hinsichtlich der Ortsgespräche keine Beschränkung; sie können in beliebiger Zahl geführt werden.

Teilnehmerklasse	Bei einem Höchstsatz von jährlich	Vierteljahrsgebühr in Kronen	
		A	B
1	900 Gesprächen mit den zugeteilten Landorten sowie gebührenfreien Bezirksgesprächen	15,—	12,50
2	2 000 desgl.	30,—	25,—
3	4 000 desgl.	47,50	37,50
4	mehr als 4 000 desgl.	65,—	52,50

Die Gebührenstaffel II A gilt für die unter I B aufgeführten Gebührenbezirke. Ferngespräche können ohne Ansatz von Einzelgebühren zwischen den Teilnehmern ausgetauscht werden, die an Ortsnetze in denselben Gebührenbezirken angeschlossen sind. Die Gebührenstaffel II B gilt für die übrigen Fernsprechnetze der Gruppe II.

III. In den schwach bevölkerten Gegenden des Landes wird, vorausgesetzt daß die Teilnehmer die Kosten für die Diensträume und den Betrieb tragen, eine ermäßigte Gebühr von vierteljährlich 7,50 Kr. (Gruppe II C) erhoben.

Die Vierteljahresgebühr für einen Nebenanschluß beträgt 12,50 Kr.

Hiernach ergibt sich folgende Verteilung der insgesamt vorhandenen 395 156 Fernsprechanschlüsse auf die einzelnen Gruppen:

Teilnehmerklasse	Gebührenstaffel						Zusammen	v. H.
	I A	I B	I C	II A	II B	II C	Stück	
—	—	—	—	—	—	2 394	2 394	0,6
1	69 366	47 851	104 749	2 480	28 986	—	253 432	64,1
2	29 484	13 069	36 408	462	3 851	—	83 274	21,1
3	16 364	4 952	12 557	77	365	—	34 315	8,7
4	4 943	1 380	2 605	13	27	—	8 968	2,2
5	2 188	493	831	—	—	—	3 512	0,9
außerdem	3 835	1 857	3 475	34	60	—	*) 9 261	2,4
Im ganzen	126 180	69 602	160 625	3 066	33 289	2 394	395 156	100,0

*) Davon Anschlüsse von Angehörigen der Tel.-Verw. 8 221
Anschlüsse von Dampfschiffen 115
Zeitweilige Anschlüsse 925
Zusammen 9 261

Die Gesamteinnahme aus den Teilnehmergebühren einschließlich der Zulassungsgebühren (25 Kr. für den Hauptanschluß und 10 Kr. für den Nebenanschluß) und der Kosten der ersten Einrichtung hat rund 50,0 Millionen Kronen ergeben, d. i. eine Steigerung von 4,3 v H gegen das Vorjahr.

Die Funkstellen zum Telegraphieren und Fernsprechen an Bord schwedischer Schiffe (278 Stück) werden von der Telegraphenverwaltung eingerichtet und den Schiffseignern mietweise überlassen. Jahreseinnahme hierfür 675 667 Kr.

Im Laufe des Berichtjahrs ist die Zahl der an die staatlichen Fernsprechnetze angeschlossenen Apparate um 4,1 v H auf 472 205 Stück gestiegen. Außerdem waren in privaten Netzen und bei den Eisenbahnen weitere 13 546

Apparate in Betrieb. Daraus ergibt sich für Stockholm ein Durchschnitt von 297,8 Fernsprechapparaten auf je 1 000 Einwohner, und für das gesamte Königreich 79,6 auf je 1 000 Einwohner. Für den Telegraphenbetrieb sind 6 522 Apparate eingestellt, davon 3 475 für Eisenbahnleitungen. An Telegraphenapparaten sind die Systeme Morse Simplex und Morse Duplex, Teletype Simplex, Wheatstone-Creed und Klopfer in Gebrauch.

Rundfunk.

Entsprechend der landesgesetzlichen Reglung liegt der technische Betrieb der Sendestellen in der Hand der Telegraphenverwaltung, wogegen eine Privatgesellschaft (Aktiebolaget Radiotjänst) die Rundfunknachrichten liefert. Der Telegraphenverwaltung gehören die Sendestellen in Stockholm, Göteborg, Motala, Malmö, Sundsvall, Boden und Östersund. Außerdem bestanden Ende 1928 23 kleinere Übertragungssendestellen im Besitz privater Gruppen. Eine neue Sendestelle Hörby (Provinz Scanie) ist im Bau; sie ist mit einem 10-kw-Sender ausgerüstet und hat bereits Sendeversuche ausgeführt. Die Zahl der Rundfunkhörer ist von 328 133 auf 380 863 gestiegen, das sind 62,4 Hörer auf je 1 000 Einwohner. Anfang 1926 ist die Jahresgebühr von 12 auf 10 Kr. ermäßigt worden. Aus den Teilnehmergebühren hat sich 1928 eine Jahreseinnahme von rund 3,7 Millionen Kronen ergeben; ungefähr die Hälfte fließt der Aktiengesellschaft »Radiotjänst« zu. Um die Ansicht der Hörer über die Rundfunkdarbietungen kennen zu lernen, hat die Telegraphenverwaltung im Juni 1928 eine Rundfrage an die Besitzer von Rundfunkempfangsanlagen gerichtet. Etwa 155 000 Teilnehmer (rund 43 v H) haben geantwortet; die Sichtung der Äußerungen ist noch nicht völlig beendet.

Linien und Leitungen.

Die Gesamtlänge der staatlichen Telegraphenlinien und der Fernsprechverbindungslinien beläuft sich auf 42 866 km oberirdische Linien (an Stangen) und auf 4 477 km Kabel, zusammen 47 343 km. Die Stangen der oberirdischen Linien waren, was sich aus dem großen Holzreichtum des Landes erklärt, zu einem großen Teile (rund 17 000 km) nicht zubereitet. Von den Kabeln sind 1 001 km Seekabel, 2 445 km Landkabel und 1 031 km Luftkabel. Die Arbeiten zur Auslegung eines Fernsprechkabels Stockholm–Gefle sind im Berichtjahr vollendet worden. Das gemeinsam mit der finnländischen Telegraphenverwaltung durch den bottnischen Meerbusen über die Insel Aland verlegte Fernsprechkabel Schweden–Finnland konnte im Dezember 1928 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Einschließlich der Fernsprech-Teilnehmerleitungen ergibt sich eine Gesamtlänge der Leitungen von 902 047 km, davon 135 463 km in Kabeln. Dazu kommen noch 8 594 km Linien mit 62 440 km Leitungen im Eigentum der Eisenbahnen und 3 826 km Fernsprechanschlußleitungen im Besitz der noch bestehenden 14 privaten Fernsprechgesellschaften. Hierbei handelt es sich um die Fernsprechgesellschaft »Alfta«, deren Wirkungskreis auf den Westteil der Provinz Helsingland beschränkt ist und um 13 kleinere Gesellschaften in Mittel- und Nordschweden, deren Bedeutung verhältnismäßig gering ist.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Die Ruhegehaltszuschußkasse für die Beamten der Telegraphenverwaltung verfügt über einen Bestand von mehr als 19 Millionen Kronen. Zu den Ruhegehältern des Personals hat die Telegraphenverwaltung 65 v H Zuschuß zu leisten; dieser Zuschuß hat 1928 494 118 Kr. betragen. Für die Witwen und Waisen der Beamten besteht eine besondere Kasse, deren Mittel auf 7,1 Millionen Kronen angewachsen sind. Die Telegraphenverwaltung hat diese Kasse durch Zuweisung von 42 811 Kr. gestärkt; an Zahlungen sind im Berichtjahr 138 178 Kr. geleistet. Seit dem 1. Juli 1925 leisten die weiblichen Beamten Gehaltsabzüge zur Ansammlung von Mitteln für die Gewährung von Waisengeldern. Im Berichtjahr sind bereits 3 456 Kr. Waisengeld gezahlt; Höhe des Bestandes 1 Million Kronen.

Die Ruhegehaltskasse für die Arbeiter der Telegraphenverwaltung besitzt rund 5,6 Millionen Kronen. Für 1928 hat die Telegraphenverwaltung einen Betrag von 228 330 Kr. beigesteuert; gezahlt sind an Ruhegehältern 49 650 Kr.

Schließlich besteht noch eine Hilfskasse zur Gewährung von Unterstützungen an die ehemaligen Mitglieder der Ruhegehaltskasse der Telegraphenverwaltung und ihre Hinterbliebenen. Diese Kasse verfügt über 1,5 Millionen Kronen und hat 1928 an Unterstützungen 33 239 Kr. gezahlt.

Wirtschaftliches Ergebnis.

Die Einnahmen der Telegraphenverwaltung schließen im Berichtjahr mit 93,3 Millionen Kronen, die Ausgaben mit 73,2 Millionen Kronen ab, so daß ein Überschuß von 20,1 Millionen Kronen verbleibt. Gegen das Vorjahr sind dabei die Einnahmen um 4,5 v H, die Ausgaben um 4,6 v H und der Überschuß um 5,5 v H gestiegen. An den Einnahmen ist das Fernsprechwesen mit 78,52, die Telegraphie mit 7,68, die Funktelegraphie einschl. Rundfunk mit 4,4 Millionen Kronen beteiligt; 2,7 Millionen Kronen sind an Mieten eingekommen. Bei den Ausgaben entfällt der Hauptteil auf Gehälter (36,5 Millionen Kronen), Unterhaltung und Erneuerung der Betriebseinrichtungen (16,9) und Rücklagen (7,2). Der Rest der Ausgaben setzt sich vorwiegend aus Sachkosten (Miete, Beleuchtung, Heizung u. a. m.) zusammen. Der Betrieb der Ortsfernsprechnetze hat mit 6,1 v H, der Fernsprechweitverkehr mit 11,2 v H, das Funkwesen mit 13,9 v H Überschuß gearbeitet; beim Telegraphendienst ist dagegen ein Zuschuß von 15,6 v H (im Vorjahr sogar 20,2 v H) zu verzeichnen.

Der Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1928.

Von Postinspektor Gebauer, Berlin.

Für die Aufstellung der Übersichten über den Postscheckverkehr der europäischen Länder im Jahre 1928 waren Unterlagen in annähernd gleichem Umfang vorhanden wie im vergangenen Jahre (vgl. Heft 8 des Archivs von 1928); doch fehlen für 1928 die Angaben über den bargeldlosen Umsatz in Österreich, die Zahl der Buchungen in Polen und den Umsatz mit dem Ausland in Luxemburg und Österreich. Dagegen läßt sich für 1928 erstmalig der Auslandsumsatz des Saargebiets mitteilen.

Betrachten wir die Zahlen von 1928, so fällt bei den Postscheckkonten (Anl. 1) auf, daß der allgemeinen Steigerung der Kontenzahlen in 16 von 17 Ländern ein

Anlage 1

Gebiet	Zahl der Konten		Zunahme (+) oder Abnahme (—) an Konten 1928	Bevölkerungszahl	1 Postscheckkonto kam auf Einwohner		Auf 1 000 Einwohner kamen Postscheckkonten	
	1927	1928			1927	1928	1927	1928
Reichspostgebiet	922 376	949 294	+ 26 918	62 410 619	68	66	14,78	15,21*)
Saargebiet	4 567	4 902	+ 335	773 764	169	158	5,90	6,33
Danzig	2 198	2 268	+ 70	390 000	175	172	5,72	5,82
Belgien	201 748	224 997	+ 23 249	7 932 077	39	35	25,83	28,37
Dänemark	14 775	18 079	+ 3 304	3 475 000	234	192	4,27	5,20
Frankreich	369 485	414 607	+ 45 122	40 743 851	110	98	9,07	10,18
Italien	14 291	51 387	+ 37 096	40 796 000	2 712	794	0,37	1,26
Jugoslawien	15 178	16 516	+ 1 338	11 984 911	790	726	1,27	1,38
Lettland	2 550	3 175	+ 625	1 883 189	724	593	1,38	1,69
Luxemburg	4 213	4 615	+ 402	285 524	63	62	15,78	16,14
Niederlande	129 258	139 282	+ 10 024	7 625 938	53	55	18,83	18,26
Österreich	122 157	124 136	+ 1 979	6 664 139	53	54	18,69	18,63
Polen	52 591	57 254	+ 4 663	29 589 000	517	517	1,94	1,93
Schweden	20 184	28 421	+ 8 237	6 087 923	300	214	3,33	4,67
Schweiz	68 560	73 712	+ 5 152	3 978 000	57	54	17,50	18,53
Tschechoslowakei	96 017	100 176	+ 4 159	13 612 006	142	136	7,05	7,36
Ungarn	45 547	42 936	— 2 611	8 525 725	182	199	5,50	5,04

*) Bei Zugrundelegung der nur im Reichspostgebiet ansässigen deutschen Postscheckkunden beträgt die Zahl 15,1 (1927: 14,7). In der obigen Tafel eignet sich diese Zahl aber nicht zum Vergleich mit den für die andern Länder ermittelten Zahlen, weil nicht bekannt ist, wieviele von den Postscheckkonten in diesen Ländern auf Konten von im Ausland wohnenden Postscheckkunden entfallen.

Zahl und Betrag der Buchungen.

Anlage 2

Gebiet	Gesamtzahl der Buchungen			Anzahl der Buchungen auf 1 Konto			Gesamtumsatz			Umsatz auf 1 Konto		
	1927	1928	Zu- (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927	1927	1928	Zu- (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927	1927 Millionen	1928 Millionen	Zu- (+) od. Abnahme (—) gegenüber 1927 Millionen	1927	1928	Zu- (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927
Reichspostgebiet	662 115 000	701 903 000	+ 39 788 000	727	749	+ 22	136 051 RM	145 809 RM	+ 9 758 RM	149 395 RM	155 632 RM	+ 6 237 RM
Saargebiet	2 233 000	2 683 000	+ 450 000	489	570	+ 81	4 200 Fr.	5 080 Fr.	+ 880 Fr.	919 641 Fr.	1 079 851 Fr.	+ 160 210 Fr.
Danzig	1 437 000	1 585 000	+ 148 000	654	707	+ 53	429 G.	444 G.	+ 15 G.	195 177 G.	198 088 G.	+ 2 911 G.
Belgien	43 676 000	51 015 000	+ 7 339 000	216	239	+ 23	236 409 Fr.	284 365 Fr.	+ 47 956 Fr.	1 171 803 Fr.	1 329 896 Fr.	+ 158 093 Fr.
Dänemark	10 588 000	12 683 000	+ 2 095 000	717	776	+ 59	3 301 Kr.	3 854 Kr.	+ 553 Kr.	223 418 Kr.	235 898 Kr.	+ 12 480 Kr.
Frankreich	76 270 000	86 116 000	+ 9 846 000	206	217	+ 11	328 673 Fr.	359 347 Fr.	+ 30 674 Fr.	889 544 Fr.	906 636 Fr.	+ 17 092 Fr.
Italien	4 563 000	6 314 000	+ 1 751 000	319	192	—127	3 777 L.	4 781 L.	+ 1 004 L.	264 292 L.	145 169 L.	—119 123 L.
Jugoslawien	9 558 000	10 917 000	+ 1 359 000	630	687	+ 57	46 342 Din.	53 821 Din.	+ 7 479 Din.	3 053 235 Din.	3 388 619 Din.	+ 335 384 Din.
Lettland	503 000	637 000	+ 134 000	197	224	+ 27	287 L.	391 L.	+ 104 L.	112 549 L.	137 449 L.	+ 24 900 L.
Luxemburg	905 000	971 000	+ 66 000	215	220	+ 5	2 948 Fr.	3 475 Fr.	+ 527 Fr.	699 739 Fr.	786 177 Fr.	+ 86 438 Fr.
Niederlande	27 945 000	31 921 000	+ 3 976 000	216	238	+ 22	9 343 Gld.	10 199 Gld.	+ 856 Gld.	72 282 Gld.	75 966 Gld.	+ 3 684 Gld.
Österreich	69 454 000	73 711 000	+ 4 257 000	569	599	+ 30	19 217 S.	22 330 S.	+ 3 113 S.	157 314 S.	181 471 S.	+ 24 157 S.
Polen	19 900 000	—	—	378	—	—	15 941 Zl.	21 273 Zl.	+ 5 332 Zl.	303 113 Zl.	389 354 Zl.	+ 86 241 Zl.
Schweden	9 944 000	13 762 000	+ 3 818 000	493	573	+ 80	2 630 Kr.	3 732 Kr.	+ 1 102 Kr.	130 301 Kr.	155 321 Kr.	+ 25 020 Kr.
Schweiz	40 533 000	44 317 000	+ 3 784 000	591	622	+ 31	23 004 Fr.	25 034 Fr.	+ 2 030 Fr.	335 531 Fr.	351 112 Fr.	+ 15 581 Fr.
Tschechoslowakei	94 650 000	101 758 000	+ 7 108 000	986	1 038	+ 52	207 367 Kč.	234 563 Kč.	+ 27 196 Kč.	2 159 690 Kč.	2 392 067 Kč.	+ 232 377 Kč.
Ungarn	19 505 000	22 615 000	+ 3 110 000	428	534	+ 106	14 341 P.	16 742 P.	+ 2 401 P.	314 862 P.	395 007 P.	+ 80 145 P.

Rückgang in Ungarn gegenübersteht. Der Verlust beträgt etwa 6 v H. Er ist auf die Abwicklung der Alt-Kronenkonten zurückzuführen, eine Maßnahme, die offenbar schon 1927 eingeleitet war und die im Jahre 1927 auch das österreichische Postsparkassenamt durchgeführt hatte. Der tiefste Stand bei der ungarischen Postsparkasse war Ende Mai 1928 erreicht. Seitdem ist bei ihr die Zahl der Postscheckkonten wieder in ständigem Anwachsen begriffen. Die Steigerung der Kontenzahl der übrigen Länder bewegt sich zwischen 2 v H in Österreich und 260 v H in Italien und zahlenmäßig zwischen 70 Konten in Danzig und über 45 000 in Frankreich. Auf die Einwohnerzahl des jeweiligen Landes bezogen, ist das Kontennetz wie im Vorjahr am dichtesten in Belgien, wo jetzt bereits jeder 35. Bewohner ein Postscheckkonto besitzt, während in Italien erst auf 794 Einwohner ein Postscheckkonto kommt. Der ganz einzigartige Vomhundertsatz der Kontenzunahme in Italien hat somit noch nicht ausgereicht, um irgendein anderes Land in der Kontendichte zu erreichen. Die für den Vergleich der Zahlen benutzten Bevölkerungsziffern sind der 70. Ausgabe (1929) von Hübners geographisch-statistischen Tabellen entnommen mit Ausnahme der Einwohnerzahl des Reichspostgebiets, für die in Übereinstimmung mit dem vor kurzem erschienenen Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für 1928 das Ergebnis der letzten Volkszählung vom 16. Juni 1925 zugrunde gelegt ist.

Die Zahl der Buchungen (Anl. 2) läßt überall eine erfreuliche Zunahme erkennen. Nur über den Verkehr in Polen läßt sich nichts sagen, da, wie eingangs erwähnt, Angaben über die Zahl der Buchungen im polnischen Postscheckverkehr aus dem Jahre 1928 noch nicht vorliegen. Von den andern Ländern haben die größte verhältnismäßige Steigerung in der Buchungszahl Italien und Schweden aufzuweisen, und zwar gleichmäßig über 38 v H. Der Menge nach ist die Zunahme allerdings in Schweden mehr als doppelt so groß wie in Italien. Die höchste zahlenmäßige Steigerung ist in Deutschland eingetreten, sie ist wesentlich größer als die Gesamtzahl der Buchungen in den Niederlanden und fast so groß wie die in der Schweiz.

Hinsichtlich der Zahl der Buchungen auf einem Konto (Anl. 2) ist bemerkenswert die Abnahme von 127 in Italien. Sie läßt erkennen, daß die meisten der zahlreichen neuen Konten nur sehr wenige Bewegungen haben können. Demgegenüber ist in Ungarn infolge der Schließung mehrerer tausend Alt-Kronenkonten der Durchschnittsverkehr auf einem Konto um 106 Buchungen gestiegen. Eine hohe Steigerung haben auch das Saargebiet mit 81 Stück und Schweden mit 80 Stück aufzuweisen. Auch die Tschechoslowakei konnte die Zahl der Buchungen auf einem Konto noch um 52 auf 1 038 im Jahre erhöhen.

Der Gesamtumsatz (Anl. 2) ist überall gewachsen, meist sogar verhältnismäßig noch stärker als die Kontenzahl. Er beträgt, um nur die größten Steigerungen zu erwähnen, in Schweden 42 v H bei einer Steigerung der Konten um 41 v H und in Lettland über 36 v H bei einer Steigerung der Konten um 25 v H. In Ungarn ist trotz der Abnahme der Konten gleichfalls eine Steigerung des Umsatzes eingetreten, und zwar um fast 17 v H. Dagegen ist in Italien die Zunahme des Umsatzes mit nicht ganz 27 v H gegenüber dem Anwachsen der Kontenzahl um annähernd 260 v H auffallend niedrig.

Wenn wir uns den durchschnittlichen Umsatz auf einem Konto (Anl. 2) ansehen, so müssen wir feststellen, daß er fast durchweg leider nicht in dem gleichen Maße gestiegen ist wie der Gesamtumsatz. Bei Italien ist sogar infolge der vielen bewegungsarmen neuen Konten ein Rückgang von mehr als 45 v H entstanden. Nur in Ungarn ist der Umsatz auf einem Konto in größerem Maße gestiegen als der Gesamtumsatz. Die Zunahme beträgt über 25 v H. Sie ist, zum mindesten in erheblichem Umfang, als Folge der Schließung der zahlreichen Alt-Kronenkonten zu werten.

Der Umsatz im Auslandsüberweisungsverkehr (Anl. 3) kann mangels vollständiger Unterlagen bedauerlicherweise nur von einer beschränkten Zahl von Ländern angegeben werden. Er hat sich in diesen Ländern dem Betrage nach durchgehend wiederum wesentlich gehoben. In Schweden hat er sich verdoppelt. Im Reichspostgebiet beträgt die Zunahme über 80 v H, in der Schweiz fast 70 v H. Der Anteil des Auslandsüberweisungsumsatzes am Gesamtumsatz im Postscheckverkehr der betreffenden Länder ist ebenfalls — mit Ausnahme von Lettland — überall gestiegen. Er ist, wegen der regen Beziehungen zum Reichspostgebiet, naturgemäß am höchsten in Danzig, wo er fast 3 v H ausmacht. Die geringe verhältnismäßige (nicht aber betragsmäßige) Abnahme von 0,28 v H auf 0,234 v H in Lettland ist auf die sehr hohe Zunahme (über 36 v H) des Gesamtumsatzes zurückzuführen. Die Entwicklung des Auslandsüberweisungsverkehrs zeigt auch im laufenden Jahre überall weiter nach oben.

Beim bargeldlosen Umsatz (Anl. 4) können wir eine allgemeine erfreuliche Zunahme feststellen, und zwar nicht nur dem Betrage nach, sondern — von zwei Ausnahmen abgesehen — auch dem Vomhundertsatz nach. Den höchsten Satz hat Belgien mit 86,8 v H. Hingegen ist Italien, obwohl es den Anteil des bargeldlosen Umsatzes an seinem Gesamtumsatz um 5 v H steigern konnte, mit nur 14,5 v H hinter den andern Ländern noch weit zurück. Eine verhältnismäßig noch etwas größere Steigerung als Italien kann Luxemburg mit 5,1 v H buchen. Aber auch da ist der bargeldlose Verkehr noch sehr entwicklungsfähig. Er beträgt jetzt erst 58,9 v H des Gesamtumsatzes. Von den beiden Ländern, die eine geringe Abnahme des bargeldlosen Verkehrs zu verzeichnen haben, entfällt auf Danzig ein Rückgang um 3,7 v H auf 76,7 v H und auf die Niederlande eine Abnahme um 0,6 v H auf 78,7 v H.

Das Gesamtguthaben im Jahresdurchschnitt (Anl. 4) läßt bei der Mehrzahl der Länder eine zum Teil wieder ganz beträchtliche Steigerung erkennen. So dürfen sich Italien und Jugoslawien einer Zunahme von fast 56 v H und mehr als 59 v H, Lettland sich sogar eines Mehrs von annähernd 116 v H erfreuen. In der Höhe unverändert ist das Gesamtguthaben in Danzig und den Niederlanden. Eine Abnahme des Guthabens ist in Deutschland, Österreich, Polen und der Tschechoslowakei eingetreten. Sie beziffert sich in Deutschland auf nicht ganz 1 v H, in der Tschechoslowakei auf etwas über 1 v H, in Österreich auf fast 5 v H und in Polen auf mehr als 11 v H. Bei der Berechnung des Jahresdurchschnittsguthabens ist, soweit möglich, von den Durchschnittsguthaben in den einzelnen Monaten ausgegangen worden. Nur soweit solche Angaben nicht vorhanden waren, mußten die Guthaben am Ende der einzelnen Monate der Ermittlung des Jahresdurchschnittsguthabens zugrunde gelegt werden. Dies trifft zu für Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, die Nie-

Auslandsüberweisungsverkehr.

Anlage 3

Gebiet	Umsatz im Überweisungsverkehr mit dem Ausland 1927	1928	Zunahme (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927	Der Auslandsüberweisungsverkehr betrug vom Tausend des Gesamtumsatzes im Postscheckverkehr des Landes 1927	1928
Reichspostgebiet	78 300 000 RM	142 300 000 RM	+ 64 000 000 RM	0,6	0,98
Saargebiet	— [1]	22 100 000 Fr.	—	—	4,35
Danzig	9 200 000 G.	12 400 000 G.	+ 3 200 000 G.	21,4	27,88
Belgien	— [1]	— [1]	—	—	—
Dänemark	2 800 000 Kr.	3 800 000 Kr.	+ 1 000 000 Kr.	0,8	1,00
Frankreich	— [1]	— [1]	—	—	—
Italien	— [2]	— [2]	—	—	—
Jugoslawien	— [2]	— [1]	—	—	—
Lettland	800 000 L.	900 000 L.	+ 100 000 L.	2,8	2,34
Luxemburg	190 600 000 Fr.	— [1]	—	64,6	—
Niederlande	11 700 000 Gld.	19 200 000 Gld.	+ 7 500 000 Gld.	1,3	1,89
Österreich	107 900 000 S.	— [1]	—	5,6	—
Polen	— [2]	— [1]	—	—	—
Schweden	[3] 2 000 000 Kr.	4 000 000 Kr.	+ 2 000 000 Kr.	0,8	1,06
Schweiz	26 700 000 Fr.	45 000 000 Fr.	+ 18 300 000 Fr.	1,2	1,80
Tschechoslowakei	113 700 000 Kč.	442 100 000 Kč.	+ 328 400 000 Kč.	0,5	1,88
Ungarn	— [1]	— [1]	—	—	—

[1] Keine Angaben vorhanden. — [2] Noch kein Überweisungsverkehr mit dem Ausland. — [3] Überweisungen und Zahlungen.

Bargeldloser Umsatz und Postscheckguthaben.

Anlage 4

Gebiet	Vom Umsatz wurden bargeldlos beglichen 1927 Millionen	1928 Millionen	Zunahme (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927 Millionen	vom Hundert 1927	vom Hundert 1928	Das Durchschnittsguthaben betrug auf allen Postscheckkonten 1927 Millionen	1928 Millionen	Zunahme (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927 Millionen	auf einem Konto 1927	1928	Zunahme (+) oder Abnahme (—) gegenüber 1927
Reichspostgebiet	111 953 RM	120 239 RM	+ 8 286 RM	82,3	82,5	610,5 RM	605,9 RM	— 4,6 RM	670 RM	647 RM	— 23 RM
Saargebiet	3 191 Fr.	3 899 Fr.	+ 708 Fr.	76,0	76,8	19,5 Fr.	22,8 Fr.	+ 3,3 Fr.	4 270 Fr.	4 851 Fr.	+ 581 Fr.
Danzig	345 G.	348 G.	+ 3 G.	80,4	76,7	2,1 G.	2,1 G.	— 0,0 G.	955 G.	945 G.	— 10 G.
Belgien	204 203 Fr.	246 816 Fr.	+ 42 613 Fr.	86,4	86,8	1 371,0 Fr.	1 612,8 Fr.	+ 241,8 Fr.	6 796 Fr.	7 542 Fr.	+ 746 Fr.
Dänemark	2 014 Kr.	2 402 Kr.	+ 388 Kr.	61,0	62,3	13,9 Kr.	17,2 Kr.	+ 3,3 Kr.	941 Kr.	1 052 Kr.	+ 111 Kr.
Frankreich	267 474 Fr.	293 156 Fr.	+ 25 682 Fr.	81,4	81,6	3 643,6 Fr.	3 938,1 Fr.	+ 294,5 Fr.	9 861 Fr.	9 936 Fr.	+ 75 Fr.
Italien	360 L.	694 L.	+ 334 L.	9,5	14,5	117,2 L.	182,3 L.	+ 65,1 L.	8 201 L.	5 535 L.	— 2 666 L.
Jugoslawien	21 226 Din.	25 037 Din.	+ 3 811 Din.	45,8	46,5	382,8 Din.	609,8 Din.	+ 227,0 Din.	25 221 Din.	38 395 Din.	+ 13 174 Din.
Lettland	122 L.	175 L.	+ 53 L.	42,5	44,8	1,9 L.	4,1 L.	+ 2,2 L.	745 L.	1 428 L.	+ 683 L.
Luxemburg	1 586 Fr.	2 048 Fr.	+ 462 Fr.	53,8	58,9	50,6 Fr.	65,2 Fr.	+ 14,6 Fr.	12 010 Fr.	14 759 Fr.	+ 2 749 Fr.
Niederlande	7 411 Gld.	8 031 Gld.	+ 620 Gld.	79,3	78,7	91,6 Gld.	91,6 Gld.	— 0,0 Gld.	709 Gld.	682 Gld.	— 27 Gld.
Österreich	10 144 S.	—	—	52,8	—	177,6 S.	168,9 S.	— 8,7 S.	1 454 S.	1 373 S.	— 81 S.
Polen	9 437 Zl.	13 024 Zl.	+ 3 587 Zl.	59,2	61,2	161,9 Zl.	143,3 Zl.	— 18,6 Zl.	3 078 Zl.	2 633 Zl.	— 455 Zl.
Schweden	1 135 Kr.	1 694 Kr.	+ 559 Kr.	43,2	45,4	25,5 Kr.	33,6 Kr.	+ 8,1 Kr.	1 263 Kr.	1 397 Kr.	+ 134 Kr.
Schweiz	16 399 Fr.	17 926 Fr.	+ 1 527 Fr.	71,3	71,6	153,3 Fr.	165,7 Fr.	+ 12,4 Fr.	2 236 Fr.	2 324 Fr.	+ 88 Fr.
Tschechoslowakei	134 942 Kč.	157 110 Kč.	+ 22 168 Kč.	65,1	67,0	2 249,6 Kč.	2 219,3 Kč.	— 30,3 Kč.	23 429 Kč.	22 633 Kč.	— 796 Kč.
Ungarn	9 262 P.	11 099 P.	+ 1 837 P.	64,6	66,3	150,8 P.	166,6 P.	+ 15,8 P.	3 311 P.	3 930 P.	+ 619 P.

derlande, Österreich, Polen, die Schweiz und die Tschechoslowakei.

Besonders beachtenswert ist die Höhe des durchschnittlichen Guthabens auf einem Konto (Anl. 4). Eine Aufwärtsbewegung dieses Guthabens liegt nur bei zehn Ländern vor. Den verhältnismäßig größten Zuwachs hat Lettland mit rund 92 v H zu verzeichnen. Weitere erhebliche Steigerungen des Guthabens auf einem Konto sind in Jugoslawien (über 52 v H), Ungarn (rund 19 v H), Luxemburg (fast 23 v H), dem Saargebiet (fast 14 v H), Dänemark (etwa 12 v H) sowie Belgien und Schweden (je gegen 11 v H) eingetreten. Nur geringe Zunahmen haben die Schweiz mit 4 v H und Frankreich mit 1 v H zu verzeichnen. Von den übrigen sieben Ländern, in denen also das Kontodurchschnittsguthaben abgenommen hat, haben Deutschland, die Freie Stadt Danzig, die Niederlande und die Tschechoslowakei Verluste unter 5 v H, Österreich von rund 6 v H, Polen von annähernd 15 v H. Italien hat den sehr hohen Satz von fast 33 v H aufzuweisen.

Vergleichende Länderübersicht.

Anlage 5

Gebiet	Reihenfolge der Länder nach der Zahl der Postscheckkonten		Menge der Postscheckkonten im Verhältnis zur Zahl der Einwohner		Gesamtzahl der Buchungen		Zahl der Buchungen auf 1 Konto		Größe des Gesamtumsatzes		Größe des Umsatzes auf 1 Konto		Größe des bargeldlosen Umsatzes im Verhältnis zum Gesamtumsatz		Größe des durchschnittlichen Gesamt-Postscheckguthabens		Größe des Durchschnittsguthabens auf 1 Konto	
	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928
Reichspostgebiet	1	1	6	6	1	1	2	3	1	1	8	10	4	2	1	2	16	17
Saargebiet	14	14	9	9	14	14	9	9	14	14	7	7	6	5	15	15	15	15
Danzig	17	17	10	10	15	15	4	4	15	16	6	9	3	6	16	17	14	16
Belgien	3	3	1	1	5	5	13	12	3	3	12	11	1	1	4	4	13	13
Dänemark	12	12	12	11	10	11	3	2	10	10	3	4	10	10	13	13	11	10
Frankreich	2	2	7	7	3	3	15	16	2	2	9	12	2	3	2	1	6	6
Italien	13	9	17	17	13	13	12	17	13	13	17	17	17	17	12	11	5	9
Jugoslawien	11	13	16	16	12	12	5	5	11	12	5	5	14	14	11	10	3	2
Lettland	16	16	15	15	17	17	17	14	17	17	15	14	16	16	17	16	17	11
Luxemburg	15	15	5	5	16	16	16	15	16	15	16	16	12	12	14	14	9	5
Niederlande	4	4	2	4	7	7	14	13	6	6	13	13	5	4	5	5	10	12
Österreich	5	5	3	2	4	4	7	7	7	7	14	15	13	[1])13	8	8	12	14
Polen	8	8	14	14	8	[1]) 9	11	[1])11	9	9	11	6	11	11	9	9	7	8
Schweden	10	11	13	13	11	10	8	8	12	11	10	8	15	15	10	12	8	7
Schweiz	7	7	4	3	6	6	6	6	5	5	1	3	7	7	6	6	4	4
Tschechoslowakei	6	6	8	8	2	2	1	1	4	4	2	1	8	8	3	3	1	3
Ungarn	9	10	11	12	9	8	10	10	8	8	4	2	9	9	7	7	2	1

[1]) Entsprechend der Zahl von 1927 geschätzt.

Wie die vergleichende Länderübersicht (Anl. 5) zeigt, ist in der Zahl der Postscheckkonten nur eine größere Veränderung eingetreten, und zwar durch das Aufrücken Italiens von der 13. auf die 9. Stelle. Hinsichtlich der Dichte des Kontennetzes steht Italien gleichwohl weiter an letzter Stelle.

Die Reihenfolge in bezug auf die Gesamtzahl der Buchungen weist nur einige nicht besonders erwähnenswerte Veränderungen um einen Punkt auf. Für Polen mußten allerdings diese Zahl und die Zahl für die auf ein Konto entfallenden Buchungen mangels Unterlagen geschätzt werden, indem die Buchungszahlen vom vergangenen Jahre ohne eine Zu- oder Abnahme berücksichtigt wurden. In der Zahl der Buchungen auf einem Konto ist ferner Italien trotz oder vielmehr gerade wegen der starken Zunahme seiner Konten von der 12. auf die 17. (letzte) Stelle zurückgegangen. Dagegen konnte Lettland drei Länder (Luxemburg, Frankreich und Italien) überholen.

Zur Ermöglichung eines Vergleichs der Betragszahlen der verschiedenen Länder sind die Summen aus den fremden Währungen nach Errechnung von Jahresdurchschnittskursen für 1928 in *RM* umgewandelt worden. Die hierbei zugrunde gelegten Devisen- (Geld-) Kurse sind Salings Börsenjahrbuch (Ausgaben 1928/29 und 1929/30) entnommen. Die Reihenfolge der Länder im Gesamtumsatz zeigt hiernach keine bemerkenswerte Änderung. In der Größe des Umsatzes auf einem Konto sind Dänemark und Österreich um je 1 Punkt, Deutschland und die Schweiz um je 2 Punkte sowie Danzig und Frankreich um je 3 Punkte zurückgegangen, während Polen, Schweden und Ungarn um je 2 Punkte und Belgien, Lettland und die Tschechoslowakei um je 1 Punkt — letztere damit an die erste Stelle — aufgerückt sind. Im bargeldlosen Umsatz ist Deutschland von der 4. an die 2., Niederland von der 5. an die 4. Stelle gelangt und Frankreich von der 2. auf die 3., Danzig von der 3. auf die 6. Stelle zurückgegangen.

Das größte Gesamtscheckguthaben ist jetzt in Frankreich vorhanden, während Deutschland hinsichtlich des Guthabens diesmal erst die zweite Stelle einnimmt. Die Freie Stadt Danzig hat jetzt das kleinste Guthaben, obwohl es dem Betrage nach nicht zurückgegangen ist. Auch Schweden hat in bezug auf das Guthaben die alte Stelle in der Reihenfolge der Länder nicht behaupten können. Es steht jetzt an 12. statt an 10. Stelle. Sein Guthaben selbst ist indessen um fast 32 v H gewachsen. Was die Höhe des Durchschnittsguthabens auf dem einzelnen Konto

anbelangt, so sind einige wesentliche Änderungen in der Ordnung der Länder zu erwähnen. So ist Ungarn von der 2. an die 1., die Tschechoslowakei von der 1. an die 3. und Lettland von der 17. (letzten) an die 11., Deutschland von der vorletzten an die letzte Stelle getreten. Die vorletzte Stelle nimmt jetzt Danzig ein, das damit 2 Punkte verloren hat. Erheblich zurückgegangen ist auch Italien — von der 5. auf die 9. Stelle —, wogegen Luxemburg von der 9. auf die 5. Stelle rücken konnte.

Läßt das Jahr 1928 auch wieder eine allgemeine gute Weiterentwicklung des Postscheckverkehrs in bezug auf Konten-, Buchungs- und Umsatzzahlen erkennen, auch im bargeldlosen Umsatz, vor allem aber im Auslandsüberweisungsdienst, so kann man dies von den Postscheckguthaben, insbesondere von den Durchschnittsguthaben auf einem Konto, nur mit Einschränkungen sagen. Das Bestreben der Postscheckkunden fast aller Länder, die Guthaben so niedrig wie möglich zu halten, ist unverkennbar; denn im allgemeinen ist das Durchschnittsguthaben nicht in dem gleichen Maße gestiegen wie die Kontenzahl. Nur wenige Gebiete, das Saargebiet, Jugoslawien, Lettland, Luxemburg und Ungarn, machen hiervon eine Ausnahme.

Die weltwirtschaftliche Lage im Jahre 1928.

Der Reichsminister des Auswärtigen und der Reichswirtschaftsminister haben dem Reichstag und dem Reichsrat den Bericht des Beratenden Wirtschaftsausschusses des Völkerbundes über seine zweite Tagung vom 6. bis 11. Mai 1929 in Genf vorgelegt (Reichstagsdrucksache Nr. 1333 IV 1928, ausgegeben am 2. Oktober 1929). Der Bericht beginnt mit einer Übersicht über die Wirtschaftspolitik des Jahres und behandelt dann in größeren Abschnitten Probleme des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft. In einem weiteren Abschnitt wird auf die wirtschaftlichen Tendenzen, die den Weltfrieden berühren, eingegangen. Die Kaufkraft des Geldes, Doppelbesteuerung und Steuerflucht, Arbeiten der verschiedenen internationalen Organisationen bilden den Inhalt der nächsten Kapitel. Zum Schluß wird ein Überblick über die weltwirtschaftliche Lage im Jahre 1928 gegeben, in dem folgendes ausgeführt wird.

a. Allgemeiner Überblick.

Mit dem Jahre 1928 endete das erste Friedensjahrzehnt, in dessen Verlauf alle Anstrengungen hauptsächlich auf das notwendige Werk des Wiederaufbaues und der Neugestaltung vereinigt wurden. In dem Maße, wie dieses Werk gefördert wurde, traten neue Kräfte auf und machten sich neue Einflüsse fühlbar. Eine Wirtschaftsorganisation, in sehr vielen Beziehungen äußerst verschieden von derjenigen, welche vor fünfzehn Jahren bestand, ist aufgebaut worden, und eine große Zahl aus der Vergangenheit übernommener Überlieferungen hat den Verhältnissen der Gegenwart angepaßt werden müssen.

Das charakteristische Merkmal des Jahres 1927 war die Verwirklichung erheblicher Fortschritte des Wirtschaftslebens, besonders in Europa, wo man zum ersten Male die Vorteile einer verhältnismäßig stabilen Währungslage genießen konnte; das Jahr 1928 war mehr ein Jahr der Befestigung und Anpassung.

Die Gesamterzeugung von Gütern ist im Laufe der letzten zehn Jahre unzweifelhaft schneller gewachsen als die Bevölkerung der Welt; daher ist auch der Wohlstand, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, gegenwärtig größer als vor dem Kriege. Im Jahre 1928 ist die produktive Betätigung im Durchschnitt sicher nicht geringer gewesen als im vorhergehenden Jahre. Die Erzeugung von Lebensmitteln und die Gewinnung von Rohstoffen hat sich auf derselben Höhe gehalten oder ist gestiegen. In den Förder- und Fabrikationsbetrieben hat die Rationalisierung weitere Fortschritte gemacht. Der internationale Handel ist weiter angewachsen, nicht nur der Menge, sondern auch dem Werte nach. Das Wirtschaftsleben hat an den erfreulichen Wirkungen einer größeren Stabilität der Währungen, die sich natürlich hauptsächlich in Europa gezeigt haben, allgemein teilgenommen.

Die Entwicklung dieser Konsolidierung ist jedoch weder einheitlich verlaufen noch ist sie leicht gewesen; in manchen Beziehungen war im Laufe des Jahres nicht nur kein Fortschritt, sondern sogar ein Rückschritt zu bemerken. Die Wiederanpassung der Produktion an die Nachfrage ist bei einer Anzahl Industrien, wie sich besonders aus den Zahlen der Arbeitslosigkeit während des Jahres ergibt, durchaus noch nicht beendigt. In verschiedenen Industrien herrscht Überproduktion; andere leiden unter einer Verminderung der Nachfrage; in anderen endlich hat die Durchführung der Rationalisierung die Zahl der erforderlichen Arbeitskräfte verringert. Die Krisis in der Zuckerindustrie dauert an; der Kampf um die Kohlenmärkte ist intensiver geworden, und die Lage des Holzhandels sowie in vielen Ländern die der Baumwollindustrie ist wenig befriedigend geblieben. Gegen Ende des Jahres war in einigen Ländern eine entschiedene Abnahme der Produktion zu bemerken. Diese Abnahme ist zum Teil auf Arbeitsstreitigkeiten, zum Teil sicherlich auf die Kreditverhältnisse zurückzuführen.

b. Produktion.

Die Statistiken über produktive Betätigung der Welt im Jahre 1928 ergeben sehr verschiedene Resultate für die Landwirtschaft und für die Industrie. Die Menge der landwirtschaftlichen Erzeugnisse hat im ganzen erheblich, aber nicht gleichmäßig zugenommen; wegen der ausgesprochenen Neigung zu Preissenkungen ist es jedoch schwer, schon jetzt zu beurteilen, ob der Gesamterlös sich wesentlich gehoben hat. Die Angaben über die industrielle Produktion erwecken den Eindruck, daß das Zeitmaß des Fortschritts eine Neigung zur Verlangsamung gezeigt hat. Während die Produktion im allgemeinen durchschnittlich größer war als im Laufe der letzten Jahre und in einigen Zweigen merkliche Fortschritte gemacht wurden, konnte der Stand von 1927 nicht in allen Industrien und in allen Ländern aufrechterhalten werden. Dagegen ist die Bewegung im Sinne der Preissenkung im Laufe des Jahres stark eingeschränkt worden, obgleich mehrere wichtige Industrien noch weiter unter den niedrigen Preisen litten.

Die Vermehrung der landwirtschaftlichen Produktion stammt mehr aus einer Verbesserung des Ertrags als aus einer wesentlichen Vergrößerung der bebauten Fläche. In fast allen wichtigen Fruchtarten sind die Ernten durchschnittlich höher gewesen als im Laufe des Jahrfünfts 1922

bis 1926 und haben in der Mehrzahl der Fälle die günstigen Zahlen des Jahres 1927 übertroffen. Die Getreideernte war die größte, die man seit dem Kriege eingebracht hat. Die in Kanada geernteten Mengen waren ausnahmsweise hoch und in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Argentinien und in Australien waren die Ernten bemerkenswert gut; dagegen mußte Rußland und Indien sich zur Ergänzung ihrer Versorgung an das Ausland wenden. Neue Steigerungen der geernteten Menge sind festgestellt worden für Gerste, Hafer und Reis, Rüben- und Rohrzucker, Wein und Tee, Baumwolle und Rohseide. Der im Jahre 1922 in Kraft gesetzte britische Plan einer Beschränkung der Kautschukproduktion ist fallen gelassen worden; infolgedessen sind erheblich größere Mengen von Plantagenkautschuk auf den Markt gekommen. Die neuerdings festgestellten bemerkenswerten Fortschritte in der Herstellung von Molkereiprodukten haben angedauert. Jedoch ist das Jahr für die Landwirtschaft nicht in jeder Beziehung befriedigend gewesen. Die Ernte in Roggen, Mais und Kartoffeln sowie in einigen Gespinstfasern war mittelmäßig. Die Kaffeernte wird weniger ertragreich sein als die des Jahres 1927/28, die übrigens die größte war, die man jemals eingebracht hat. Der Zuckermarkt wurde durch die Aufhebung der Maßnahmen zur Beschränkung der kubanischen Produktion, durch die schnelle Entwicklung der Produktion auf Java sowie durch die Annahme neuer steuerlichen und schutzzöllnerischen Maßnahmen besonders in Mitleidenschaft gezogen. In Rußland hat die Menge des vom Staate angekauften einheimischen Getreides nur 58 v H der notwendigen Gesamtmenge betragen und in einigen großen Städten mußte man zu einem System der Rationierung seine Zuflucht nehmen. Im Norden Europas, in Schweden, Finnland und in den Baltischen Staaten, wie übrigens auch auf der Iberischen Halbinsel blieben die Ernten unter dem Durchschnitt. Die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse hatten eine Neigung zum Fallen.

Die Kohlenförderung der Welt war um 35 Millionen gleich einige nationale Industrieverbände dem Ausschuß eine Anzahl von interessanten Berichten über einige besondere Industrien zur Verfügung gestellt haben. Aus diesen Berichten sowie aus anderen Quellen ergeben sich namentlich die folgenden Angaben.

Die Kohlenförderung der Welt war um 35 Millionen Tonnen geringer als im Jahre 1927; zwei Drittel dieser Abnahme entfallen auf eine Verringerung der Förderung in den Vereinigten Staaten. Man darf jedoch nicht außer acht lassen, daß die Förderung im Jahre 1927 durch die Kohlenbestellungen besonders angeregt wurde, die zur Auffüllung der im Jahre 1926 nahezu erschöpften Lager bestimmt waren. In keinem der beiden Jahre ist eine wesentliche Vermehrung gegenüber 1913 festzustellen, und wenn man angesichts der verhältnismäßig normalen Lage der Vorräte im Jahre 1928 berücksichtigt, daß die im Jahre 1928 geförderten Mengen etwa dem Verbrauch entsprechen, so wird man feststellen, daß die Steigerung, einschließlich der Braunkohle, im Laufe der Jahre 1913 bis 1928 nur etwa 4 v H betragen hat. Daraus ergibt sich, daß der tatsächliche Kohlenverbrauch in diesem Zeitraum nicht wesentlich gestiegen ist.

Die Weltförderung von Petroleum ist im Jahre 1928 um etwa 3 v H gestiegen. In den Vereinigten Staaten hat man versucht, die Förderung einzuschränken, aber es ist nicht gelungen, die gesamte gewonnene Menge wesentlich unter den Stand von 1927 herabzudrücken. In der mexikanischen Produktion, die seit dem Jahre 1921 jährlich regelmäßig gesunken ist, hat man eine erneute Verminderung festgestellt. Dagegen setzt die Petroleumindustrie in Kolumbien und Venezuela ihre bemerkenswerte Entwicklung fort; im Jahre 1923 hatte Kolumbien 400 000 Barrels und Venezuela 4 100 000 Barrels produziert. Im Jahre 1927 betrug die Produktion Kolumbiens 14 600 000 Barrels und die von Venezuela 64 400 000. Im Jahre 1928 hat Venezuela seine Produktion um zwei Drittel, Kolumbien die seine um mehr als ein Drittel gesteigert. Infolge der außerordentlich schnellen Entwicklung Venezuelas in den letzten Jahren steht dieses Land jetzt an zweiter Stelle unter den Petroleum produzierenden Ländern.

Auch in der Eisenindustrie hat die Weltproduktion zugenommen. Wie im Laufe der letzten Jahre ist die Zunahme bei Rohstahl — etwa 8 v H — größer gewesen als bei Roheisen — weniger als 2 v H. Die Rohstahlerzeugung war im Jahre 1928 um 44 v H größer als vor dem Kriege, während die Erzeugung von Roheisen nur um 12 v H zugenommen hat. Nach den neusten Nachrichten hat der Anteil der europäischen Länder an der Gesamterzeugung von Rohstahl und Roheisen abgenommen, aber ihre Roheisenerzeugung macht mehr als die Hälfte der Weltproduktion aus, während ihre Rohstahlerzeugung ebenso gesteigert wurde wie die von Nordamerika, die selbst eine Vermehrung um fast 15 v H aufweist.

Die Produktion der wichtigsten anderen Metalle, mit Ausnahme von Blei, zeigt gleichfalls eine dauernde Zunahme.

Obgleich der Tonnengehalt der im Jahre 1928 vom Stapel gelassenen Schiffe die Zahl der im Jahre 1927 vom Stapel gelassenen um etwa 400 000 Tonnen übersteigt, hat sich in den meisten Staaten, in denen diese Industrie einige Bedeutung hat, in der zweiten Hälfte des Jahres eine Abnahme gezeigt. Am Ende des letzten Jahres waren 500 000 Tonnen weniger im Bau als im Dezember 1927. Im Vereinigten Königreich hat man jedoch im Laufe des letzten Viertels des Jahres 1928 eine erhebliche Besserung festgestellt und in Frankreich, wo sich im Jahre 1927 eine dauernde Abnahme zeigte, hat sich die Beschäftigung der Werften von Vierteljahr zu Vierteljahr gebessert. Die Frachtsätze, die durchschnittlich im ganzen Jahre erheblich unter denen von 1927 lagen, haben sich im letzten Vierteljahr gehoben und einen Stand erreicht, der erheblich höher ist als der des letzten Herbstes.

Die Vergrößerung des Stahlverbrauchs ist mehr auf die Beschäftigung der Maschinen- und der elektrotechnischen Industrien und auf die Nachfrage nach Baustahl als auf die Steigerung der auf Stapel liegenden Schiffstonnage zurückzuführen. Die Maschinen- und die elektrotechnische Industrie waren während des ganzen Jahres stark beschäftigt. Der Kraftwagenbau hat in fast allen Ländern neue Fortschritte gemacht.

Die Entwicklungsrichtung, die sich im Laufe der letzten Jahre in der Textilindustrie zeigte, hat sich verschärft. Die Zweige dieser Industrie, welche hochwertige Waren herstellen — Seide und Kunstseide — haben sich weiter gut entwickelt. Dagegen haben die Baumwollspinnereien und -webereien ihre Tätigkeit weiter einschränken müssen und in einer großen Zahl von Ländern nur geringen oder keinen Gewinn abwerfen können. Die neuere Tendenz einiger Baumwolle bauender Länder, ihre Erzeugnisse selbst zu verspinnen und die daraus sich ergebende Verminderung ihrer Nachfrage nach ausländischen geringwertigen Geweben darf nicht aus den Augen verloren werden. Die Wollindustrie hat nach dem ersten Vierteljahr unter den unvorhergesehenen Schwankungen der Preise ihres Roh-

toffes gelitten. Ebenso war einer der Faktoren, die die Baumwollindustrie beeinträchtigte, die fast während des ganzen Jahres andauernde Ungewißheit über die Richtung, welche die Preise der Rohbaumwolle einschlagen würden. Ein anderer Faktor, dessen Wirkung sich besonders in den europäischen Fabriken zeigte, war die Verminderung der deutschen Nachfrage. Diese Verminderung der Nachfrage hat sich aber nicht nur in Deutschland gezeigt, sie ist eines der Hauptmerkmale der Lage, wie sie sich augenblicklich in ganz Mitteleuropa sowie im nahen Orient, in Italien, Indien, Australien und offen gestanden, mit Ausnahme einer kleinen Zahl von Märkten, in der ganzen Welt darstellt. Inzwischen hat sich schätzungsweise die Herstellung von Kunstseide im Jahre 1928 in den Vereinigten Staaten um fast ein Drittel und in Europa um mehr als ein Fünftel gehoben. Der Verbrauch hat jedoch mit der Vermehrung der Erzeugung nicht Schritt halten können, und es hat sich im Laufe der verflossenen zwölf Monate eine Neigung zur Vergrößerung der Vorräte gezeigt, während die Preise gesunken sind.

Nach den eingehenden Feststellungen über die industrielle Produktion, die in einigen Staaten von staatlichen Ämtern oder von wissenschaftlichen Organisationen gemacht werden, scheint die Produktion der Industrie in Kanada, Frankreich, Polen und Rußland im Laufe des letzten Jahres dauernde Fortschritte gemacht zu haben.

Für Frankreich zeugt der Jahresindex, der um 16 v H gestiegen ist, von einer allgemeinen Prosperität des Landes. In Kanada und Polen hat man in fast allen Zweigen der Produktion Höchstziffern festgestellt. Die amtliche Indexziffer Rußlands stand im Durchschnitt 26 v H über der des Jahres 1927. In den Vereinigten Staaten hat man eine allgemeine Erhöhung um ungefähr 4 v H festgestellt. Man glaubt, daß diese Zahl nur wenig unter »dem jährlichen Normalsatz der allgemeinen Geschäftsentwicklung liegt.« In den Kraftwagenfabriken und im Bauwesen war die Beschäftigung besonders lebhaft; diese lebhafte Beschäftigung hat die Großeisenindustrie und ähnliche Industrien gefördert.

In Deutschland, im Vereinigten Königreich und in Schweden scheint sich der Umfang der industriellen Produktion etwas vermindert zu haben. Die Vergleichung der britischen Zahlen ist wegen der anormalen Lage des ersten halben Jahres von 1927 nicht ganz einwandfrei. Im Laufe desselben Jahres hat Deutschland einen wenn auch nur recht unbedeutenden industriellen Aufschwung (»boom«) erlebt, mit dessen Ende im Laufe des letzten Jahres ein starker Rückgang eingetreten ist, der im Herbst durch die Ruhraussperrung, deren Rückwirkungen weit über die Eisenindustrie hinausgingen, noch verschärft wurde. Die deutsche Ausfuhr von Fertigwaren hat sich jedoch auf derselben Höhe gehalten. In Schweden beruht der Rückgang der Produktion ausschließlich auf Arbeitskämpfen.

Wenn die Lage der Industrie der Welt im ganzen genommen auch befriedigend war und die gewonnenen Positionen sich fortschreitend befestigt haben, so sind anderseits die Schwierigkeiten, die in einer Reihe von Ländern aus dem Problem der Arbeitslosigkeit entspringen, durchaus nicht geringer geworden, sondern haben sich noch verstärkt. In Deutschland, Rußland und dem Vereinigten Königreich hat sich die Zahl der Arbeitslosen stark vermehrt. Im Vereinigten Königreich ist die Vermehrung des monatlichen Durchschnitts auf etwa 9 v H gestiegen, gegen Ende des Jahres hat sich das Heer der Arbeitslosen um etwa 240 000 Personen vermehrt, ihre Zahl erreichte zu dieser Zeit 1 334 000. In Deutschland hat sich die Lage gegen Ende des Jahres schnell verschlechtert; um diese Zeit empfingen etwa 1 702 000 Arbeiter Arbeitslosenunterstützung. Noch größer war die Steigerung in Rußland, wo der Monatsdurchschnitt während elf Monaten um 18 v H über der Zahl des vorhergehenden Jahres stand; 1 561 000 Arbeiter waren im Monat November ohne Beschäftigung.

c. Handel.

Der Welthandel ist im Laufe der letzten Jahre sowohl der Menge als dem Werte nach schnell gewachsen, und der Unterschied zwischen der Menge der produzierten Waren und der Menge der Waren, die Gegenstand des internationalen Handels waren, der bis zum Ende des Jahres 1925 so scharf hervortrat, hat sich etwas vermindert. Im Jahre 1927 überstieg die Gesamtmenge des Welthandels diejenige von 1913 wahrscheinlich um ungefähr ein Viertel, während die Produktion von Rohstoffen und Lebensmitteln in etwas stärkerem Maße gestiegen war. Nach den Berechnungen der Wirtschafts- und Finanzabteilung des Völkerbundes ist der Gesamtwert des internationalen Handels im Jahre 1928 weiter gestiegen, das Tempo des Anstiegs hat sich aber gegenüber 1927 verlangsamt. Im Laufe des letztgenannten Jahres war der statistisch erfaßte Wert des Handels, in Dollar berechnet, um 4 v H gestiegen. Im Jahre 1928 betrug nach vorläufigen Mitteilungen, die sich nur auf ungefähr 85 v H des Weltbetrags beziehen, die entsprechende Steigerung etwa 3 v H. Wenn der allgemeine Stand der Goldpreise gefallen ist, so ist dieses Fallen wahrscheinlich gering gewesen; daher muß, obgleich die Warenmenge, die Gegenstand des internationalen Austausches war, gestiegen ist, der Prozentsatz der Steigerung geringer gewesen sein, als im Jahre 1927, in dem die Steigerung auf 8 v H berechnet worden ist.

In Europa scheint die Entwicklung nicht so schnell gewesen zu sein wie in Nordamerika und in der gesamten Welt. Die Bewegung, die sich im Jahre 1927 gezeigt hat, in dem der europäische Handel um 13 v H gestiegen war, scheint eine entgegengesetzte Richtung eingeschlagen zu haben.

In Europa entfallen die Fortschritte fast ausschließlich auf die Länder von Mittel- und Osteuropa und in geringerem Grade auf die Vermehrung der Einfuhr in den nordischen Ländern. Im westlichen und südlichen Europa (das etwa 60 v H des europäischen Handels ausmacht) ist keine wesentliche Veränderung im Wert des Handels festgestellt worden.

Die großbritannische Ausfuhr ist gegenüber 1927 um mehr als 14 Millionen Pfund Sterling gestiegen, während die Einfuhr um nahezu 21,5 Millionen Pfund gefallen ist. Die Wiederausfuhr hat etwas abgenommen, so daß sich eine tatsächliche Verminderung der passiven Handelsbilanz um 33 Millionen Pfund ergibt. In Deutschland ist der Gesamtaußenhandel um nahezu 6 v H gestiegen, und der Einfuhrüberschuß war um die Hälfte geringer als in den vier vorhergehenden Jahren; die Verminderung betrug 1 274 Millionen *RM*. Der Außenhandel Frankreichs und Italiens hat sich in entgegengesetzter Richtung geändert. In Frankreich ist der Wert, aber nicht die Menge der Ausfuhr um 6 v H gesunken, während die Einfuhr nur ganz leicht gestiegen ist. In Italien hat bei einer Verminderung der Ausfuhr eine Vermehrung der Einfuhr um 10 v H stattgefunden, die in großem Maße auf die mittelmäßige Ernte des Jahres 1927 zurückzuführen ist. In Belgien und den Niederlanden hat sich der Handel gehoben. In den anderen europäischen Ländern besteht die wichtigste Änderung in der überraschenden Vermehrung (31 v H) der Einfuhr nach Rußland.

Für Südamerika liegen noch keine vollständigen Zahlen vor. Anscheinend ist der Kontinent, in dem sich der Handel in den letzten zwölf Monaten am schnellsten entwickelt hat, Nordamerika. Kanada hat ein Jahr noch nicht dagewesener wirtschaftlicher Prosperität erlebt; sein Gesamthandel ist um 11 v H gestiegen. Die Vereinigten Staaten haben nicht nur den ersten Platz in der Reihenfolge der Handelsländer behauptet, sondern der Überschuß ihrer Ausfuhr über die Einfuhr ist sogar um etwa 372 Millionen Dollar gestiegen.

Nach den verfügbaren Unterlagen scheint sich der Handel in allen großen Handelsländern Südamerikas weiter zu entwickeln. Die sehr starke Steigerung der chilenischen Ausfuhr und die ununterbrochene Prosperität Argentiniens, dessen Handel selbst gegenüber den ausnahmsweise günstigen Zahlen des Jahres 1927 Fortschritte aufweist, sind besonders auffallend.

Die Ausfuhr Indiens, die sich im Laufe der letzten Jahre vermindert hatte, hat sich leicht erholt, während in Neu-Seeland Rekordziffern erreicht worden sind. Dagegen hat die Ausfuhr Australiens gegenüber 1927 leicht abgenommen; seine Einfuhr zeigt eine starke Abnahme.

d. Preise.

Während des ganzen Jahres 1928 sind die Preise bemerkenswert stabil geblieben. Es ist schwer, eine andere allgemeine Richtung zu finden als die unvermeidliche Neigung der Indizes der Goldpreise, sich einander zu nähern — jetzt, da die meisten Währungen stabilisiert sind — sowie die entsprechende Aufwärtsbewegung in den Ländern, wo das Preisniveau unter dem der übrigen Welt lag. Da die Währung der Mehrzahl der Länder heute unmittelbar oder mittelbar auf dem Golde beruht, ist es nicht mehr möglich, die Schwankungen der Kaufkraft des Goldes nach den Änderungen des Indexes eines einzelnen Landes zu beurteilen, denn keine Währung kann den Anspruch erheben, die Stelle des Goldes einzunehmen. Die Kaufkraft kann für eine Goldwährung fallen, während sie für eine andere steigt. So ist im Laufe des Jahres 1928 der Index des englischen »Board of Trade« um 10 v H gefallen, während in den Vereinigten Staaten die Preise um 2,4 v H gestiegen sind, obgleich, das Pfund Sterling und der Dollar, beide auf Goldwährung beruhen. Ferner ist eine Aufwärtsbewegung festgestellt worden in Bulgarien, Frankreich, Deutschland, Neu-Seeland, Schweden, in der Schweiz, in Rußland, Peru und Polen. In 16 anderen Ländern, für die Preisindizes vorliegen, sind die Preise im Jahre 1928 gefallen; in den meisten Fällen blieb das Sinken der Preise unter 2 v H.

e. Finanzen.

Im Laufe des Jahres 1928 hat die Stabilisierung der Währungen und die Festigung der öffentlichen Finanzen weitere Fortschritte gemacht. Die italienische Reform, deren Ausarbeitung im Dezember 1927 vollendet war, ist mit Beginn des Jahres 1928 in Kraft getreten, ebenso wie die Währungsreform Estlands, die am 1. Januar 1928 in Geltung trat. Im Laufe der folgenden Monate haben sieben andere Länder ihre Währungen endgültig stabilisiert: Luxemburg (Februar), Norwegen und Siam (April), Griechenland (Mai), Frankreich (Juni), Bolivien (Juli), und Bulgarien (November).

Ferner hat am Ende des Jahres Rumänien zu demselben Zweck eine internationale Anleihe ausgegeben und eine neue Parität für den Leu festgesetzt. Mit der Prüfung vorbereitender Maßnahmen für die Durchführung einer Währungsreform ist man auch in China, Japan, der Türkei und in andern Ländern beschäftigt.

Diese sowie die früheren Währungsreformen haben eine Steigerung der Nachfrage nach Gold von seiten einer Anzahl neu geschaffener oder reorganisierter Zentralbanken zur Folge gehabt; diese Nachfrage ist in den letzten beiden Jahren durch eine Änderung der Politik der Länder, welche die »Golddevisenwährung« angenommen haben, verstärkt worden. Deshalb hat sich in den Vereinigten Staaten von Amerika im Laufe des Jahres die Goldreserve um 392 Millionen Dollar verringert. Die Bank von Frankreich hat ihre Reserve um 13 851 Millionen Franken und die Reichsbank die ihre um 964 Millionen *RM* vermehrt (obwohl man seither eine entgegengesetzte Bewegung festgestellt hat). Österreich hat seine Reserven verdoppelt; Belgien hat die seinen um fast ein Drittel, Polen um ein Fünftel vermehrt, während die Goldreserven Italiens um mehr als 500 Millionen Lire anwuchsen.

Zwei entgegengesetzte Tendenzen haben sich auf dem Diskontmarkt gezeigt. Auf der einen Seite waren einige Länder, denen es gelungen war, ihre Währung zu stabilisieren, in der Lage, ihren amtlichen Diskont herabzusetzen. Auf der anderen Seite hat der »Federal Reserve Board« wegen des ungestümen »Booms«, der sich an den Börsen der Vereinigten Staaten entwickelte, den Diskontsatz für diskontfähige Papiere von 3,5 auf 5 v H heraufgesetzt, während der Zinssatz für tägliches Geld in einem gewissen Zeitpunkt bis auf 20 v H stieg. Diese Kreditverhältnisse haben natürlich die Lage in Europa beeinflußt; der englische Diskont wurde im Februar 1929 von $4^1/_2$ auf $5^1/_2$ v H heraufgesetzt, im März 1929 stieg er in Italien von 6 auf 7 v H, in den Niederlanden von $4^1/_2$ auf $5^1/_2$ v H. Die Bank von England, der in den ersten acht Monaten des Jahres 1928 Gold zufloß, hat während der folgenden vier Monate erhebliche Goldmengen verloren; ihre Reserven fielen von 175 Millionen Pfund Sterling Ende August auf 153,3 Millionen Ende Dezember.

In noch neuerer Zeit wurde eine sehr erhebliche Goldausfuhr aus Deutschland beobachtet; im April 1929 ist der Diskont der Reichsbank von $6^1/_2$ auf $7^1/_2$ v H heraufgesetzt worden. Der Diskont der meisten Staaten Mitteleuropas ist gleichfalls erhöht worden.

Schriftwerke.

Die neuere Entwicklung der Hochfrequenztelephonie und -telegraphie auf Leitungen. Von Dr. Erich Habann, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Braunschweig, Institut für Fernmelde- und Hochfrequenztechnik. Band 81 der Sammlung »Die Wissenschaft«. 167 Seiten mit 143 Abbildungen. 1929. Preis geheftet 17,50 *RM*, gebunden 19,50 *RM*. Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn Akt.-Ges., Braunschweig.

In der geschätzten und gut eingeführten, von Prof. Dr. Wilhelm Westphal herausgegebenen Sammlung von Einzeldarstellungen aus dem Gebiet der Naturwissenschaft und Technik »Die Wissenschaft« ist als 81. Band das vorlie

gende Werk erschienen. Es bietet einen vorzüglichen Überblick über den jetzigen Stand der Technik und den Gang der Entwicklung in dem für die Zukunft viel versprechenden Zweige der Nachrichtenübermittelung mittels hochfrequenter Ströme auf Leitungen. Gleich die Einleitung des Buches weist auf die Vorteile dieser Betriebsweise als einer neuen leistungsfähigen Methode für die Mehrfachtelegraphie, der überhaupt erst mit ihr gewonnenen Lösung des Problems der Mehrfachtelephonie, der Benutzung der Hochspannungsleitungen zum Nachrichtenverkehr und der weitgehenden Ersparnis an Leitungsmaterial hin. Die ersten Anregungen gehen auf die neunziger Jahre zurück, die amerikanische Industrie und das deutsche Militär haben die neuere Entwicklung eingeleitet. Heute arbeiten Wissenschaft und Industrie vereint an der Vervollkommnung.

Nach Darlegung des Prinzips der Hochfrequenztelephonie längs Leitungen werden im 2. Abschnitt die Elemente des Hochfrequenzgeräts beschrieben, die Verstärker, Generatoren, Modulations- und Empfangseinrichtungen, und im 3. Abschnitt die hochfrequenten Vorgänge auf natürlichen und künstlichen Leitungen an Hand der Vierpoltheorie und ihrer Anwendungen an der einfachen Fernleitung, in den Abstimm- und Koppelungsmitteln betrachtet, die Gesamtwirkung der verschiedenen Vierpole und die Betriebsdämpfung der Gesamtschaltung berechnet. Im folgenden Abschnitt werden, da die bisher entwickelten Elemente mit Siebkette und Kettenleiter eine Gesprächsverbindung nur in einer Richtung zulassen, für Rede und Gegenrede die Anlage für die Verbindung zwischen Teilnehmer und Hochfrequenzgerät zu verdoppeln und jeder Gesprächsrichtung eine besondere Hochfrequenz zuzuweisen ist, die für ein Gespräch in beiden Richtungen auftauchenden Schwierigkeiten und die zu ihrer Behebung dienenden Ausgleichsschaltungen behandelt. Im 5. Abschnitt folgen die technischen Verfahrungsweisen beim Betrieb auf Reichsleitungen, die gegenseitige Beeinflussung der Hochfrequenzgespräche und die Mittel zur Fernhaltung der Interferenzstörungen, die Anrufweisen, die praktischen Ausführungsformen nach den Systemen der Bell-Company, der deutschen Telephonwerke, der C. Lorenz AG und von Siemens-Telefunken, sowie die Tonfrequenztelegraphie, dann im 6. Abschnitt die zur Überwindung großer Entfernungen erforderlichen Zwischenverstärkerschaltungen.

Der 7. Abschnitt hat die Hochfrequenztelephonie auf Hochspannungsleitungen zum Inhalt, an die die beschriebene Apparatur mittels Koppelungskondensatoren für Innen- und Außenmontage und Sicherungseinrichtungen zum Schutz für Personal und Gerät gegen den Übertritt der Hochspannung ins Gerät angeschlossen wird. Sie dienen so zum Austausch von Betriebsnachrichten zwischen den verschiedenen Sprechstellen, wobei die Möglichkeit zum Selektivanruf und für einen Sammelruf sowie zum Anschluß an eine automatische Hauszentrale der Elektrizitätswerke gegeben sein muß. Auch hier werden die praktischen Ausführungen nach den durchgebildeten Systemen der Western Electric Company, der Deutschen Telephonwerke und Telefunken sowie im Zusammenhang damit die Fernmeßmethoden bei den Überlandwerken (Fernablesung von Zeigerstellungen) erörtert. Der 8. Abschnitt enthält die bei verschiedenartiger Zusammensetzung und bei Unterbrechung der Fernleitungen (Stichleitungen, Kabelstrecken, Trennstellen, Erdung spannungsloser Leitungen zur Abführung elektrostatischer Aufladungen) und bei der dadurch entstehenden, mit Reflexionsverlusten an den Verbindungsstellen verbundenen Inhomogenität des Leitungszuges nötigen Drosseleinrichtungen und Trennschalterbrücken.

Die letzten beiden Abschnitte beleuchten die Ersparnisse des interferenzfreien Mehrfachverkehrs und die Hochfrequenztelephonie und -telegraphie auf Kabeln mit den Abhilfsmitteln.

Wie sich aus dieser Aufzählung ergibt, behandelt das Werk den Gegenstand in umfassender Weise. Den theoretischen Darlegungen ist breiter Raum gewährt, die Beschreibung der praktischen Anwendungen gibt ein Bild von der beherrschenden Kenntnis des Tatsachenmaterials. Unsern Lesern kann das Buch nur empfohlen werden, es ist gründlich und erschöpfend; die bündige, klare Schreibweise fesselt das Interesse nicht weniger als der Inhalt.

Grundriß der Funken-Telegraphie in gemeinverständlicher Darstellung. Von Dr. Franz Fuchs, wissenschaftlichem Mitarbeiter am Deutschen Museum. 19. umgearbeitete und erweiterte Auflage. 188 Seiten mit 258 Textabbildungen. München und Berlin 1929. Preis geheftet 4,20 *RM* (Partiepreise ab 10 Stück je 4 *RM*, bis 100 Stück je 3,40 *RM*). Verlag von R. Oldenbourg, München, Glückstr. 8.

Die Literatur über das Funkwesen scheint nachgerade einen schier unübersehbaren Umfang annehmen zu wollen; namentlich sind es die gemeinverständlich abgefaßten Werke, die den Büchermarkt füllen. Freilich vergrößert sich auch die Gemeinde der Funkliebhaber zusehends, nähert sich doch die Zahl der Rundfunkteilnehmer in Deutschland der dritten Million, und ein großer Teil davon beschränkt sich nicht auf den Genuß der unterhaltenden Darbietungen des Rundfunks, sondern wendet sein Interesse auch der Beschäftigung mit der wissenschaftlichen und technischen Seite zu. Wenn nun ein Buch, wie das vorliegende, bereits die 19. Auflage erreicht hat, so kommt es einem offenbar bestehenden Bedürfnis entgegen. Es ist eingeführt und hat sich seinen Leserkreis gewonnen. Und das verdient es. Der Verfasser hat es verstanden, in geschickter, immer das Wesentliche heraushebender Darstellung den Gegenstand auch in seinen schwerer verständlichen Abschnitten an den Leser heranzubringen und dessen Interesse durch Rechenbeispiele zu den physikalischen Lehren, durch Vergleiche mit Vorgängen aus der Mechanik wach zu erhalten und sein Begreifen zu fördern. In glücklicher Form verschafft er ihm die Plattform des Verstehens, indem er ihn, von den Elementen der Elektrotechnik ausgehend, bis zu einem umfassenden, nicht an der Oberfläche haftenden Umblick über den jetzigen Stand der Entwicklung führt. Dabei unterstützt die rein äußerliche Anordnung des Stoffes, auf einem breiten Rand jeder Seite fortlaufend die physikalischen Größen mit ihren Werten, Kennzeichen und Formeln sowie die zugehörigen Bilder der Schaltungen und Apparate aufzuführen, die Fähigkeit des Lesers, sich in die Sache hinein- und beim Zurückgreifen auf Gelesenes sich rasch darin zurechtzufinden.

So behandelt Verfasser im 1. Kapitel über den Gleichstrom nach Erläuterung der Grundbegriffe und physikalischen Gesetze aus dem Blickwinkel des Funktechnikers u. a. die Meßinstrumente, Akkumulatoren, Telephon und Mikrophon, die verschiedenartigen Spulen für Sender und Empfänger, ihren Bau, ihre Eigenschaften und Energieverluste, die Messung, Schaltung und Berechnung von Selbstinduktionen, ebenso im Kapitel Wechselstrom die verschiedenen Maschinentypen, Transformatoren, die induktiven und kapazitiven Widerstände, ihre Schaltung und Wirkungsweise, die Drossel- und Kondensatorketten, im 3. Kapitel die Schwingungskreise mit dem Nachweis der Schwingun-

gen, ihrer Dauer und Dämpfung, die Entdeckung der Wellen durch Hertz und seine Versuche, die Raum- und Oberflächenwellen, die Elemente der Wellen, ihre Verkürzung und Verlängerung durch Kondensator und Spule. Dann folgen die Resonanzerscheinungen, die mannigfaltigen Formen der Antennen, ihre Eigenwelle, Dämpfung, die Reichweite des Senders, die Kapitel über Funken-, Lichtbogen- und Maschinensender, über die Detektorenempfänger, über Elektrizitätsleitung in Luft (Entladung zwischen glühenden und kalten Elektroden, Emission und Fadenmaterial, Ventilwirkung der Röhre, Jonentheorie). Besondere Kapitel sind schließlich der Dreielektrodenröhre mit allen ihren Eigenschaften, ihrer Wirkung und Verwendung, dem Audion, den Verstärkern und Röhrenempfangsschaltungen, dem Netzanschluß und dem Kurzwellensender gewidmet.

In bündiger und gedrungener Schreibweise wird dem Leser eine kaum zu überbietende Fülle des Stoffes vermittelt. Der neuen Auflage sind gegen früher Abschnitte über Netzanschluß, Siebketten und Gleichrichter, Gegentaktverstärker, Kristallsteuerung des Senders, über die neuen Lautsprechersysteme eingefügt. Das Buch bringt das gesamte Gebiet des Funkwesens nach der heutigen Ausdehnung und Vervollkommnung in ansprechender Form zur Darstellung.

Aufgaben und Befugnisse der Amtsvorsteherausschüsse, im Rahmen der Beamtenausschüsse bei der Deutschen Reichspost. Von Postdirektor Dr. jur. Fritz Wunschel, Vorsteher des Postamts Fürth (By). 102 Seiten. 1930. Preis geheftet 3,50 *RM* (Preisnachlaß von 10 v H bei Abnahme von mehr als 5 Stück). Verlag: Albrecht Schröder's Buchdruckerei in Fürth, Rosenstr. 12.

Die vorliegende Arbeit ist einer Anregung des Vorsteherausschusses bei der Oberpostdirektion Nürnberg zu verdanken, dessen Vorsitzender der Verfasser ist. Sie soll dem praktischen Dienstgebrauch dienen und den Vorsteherausschüssen bei Erfüllung ihrer Aufgaben ein Ratgeber sein. Der Verfasser behandelt daher im ersten Teil seiner Abhandlung die Aufgaben und Befugnisse der Vorsteherausschüsse in ihren Grundzügen und mit ihren Grundsätzen. Insbesondere wird die Stellung des Vorsteherausschusses zum Dienstvorgesetzten und gegenüber den Amtsvorstehern erörtert. Im zweiten Teil wird der Text des Erlasses über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse vom $\frac{\text{25. Juni 1920 (Amtsbl des RPM S. 225)}}{\text{24. April 1922 (Amtsbl des RPM S. 61)}}$ mit erläuternden Anmerkungen wiedergegeben. Angefügt sind die Wahlordnung mit kurzen Erläuterungen, ein Verzeichnis der wichtigsten Verfügungen des Reichspostministeriums mit kurzer Inhaltsangabe und ein Entwurf zu einer Geschäftsordnung für den Vorsteherausschuß.

Die Arbeit ist vom Standpunkt der Theorie und Praxis aus zu begrüßen. Die Aufgaben, die die Vorsteherausschüsse und insbesondere die Vorsitzenden der Vorsteherausschüsse zu erfüllen haben, sind erschöpfend zusammengestellt. Wenn auch den Ausführungen des Verfassers im einzelnen nicht immer gefolgt werden kann, so gewährt die Arbeit doch einen trefflichen Überblick. Der Erlaß über die Beamtenausschüsse gewinnt Leben und Inhalt nicht durch die Bestimmungen, die den Erlaß ausmachen, sondern durch die Personen, die dazu berufen sind, die Bestimmungen zu handhaben. Das gilt für die Dienstvorgesetzten sowohl wie für die Mitglieder und insbesondere die Vorsitzenden der Ausschüsse. Nur wenn alle Teile stets das Ziel vor Augen haben, das Verhältnis zwischen Verwaltung und Beamtenschaft inniger zu gestalten, sich die beiderseitige Arbeit zu erleichtern und Vertrauen zu schaffen und zu erhalten, dann kann die Arbeit der Ausschüsse zum Segen ausschlagen. In diesem Gedankengang bewegt sich auch der Verfasser. Es ist sein Verdienst, daß er bei der Darstellung der Tätigkeit der Vorsteherausschüsse immer und immer wieder betont, wie auch die beste Bestimmung nichts nützt, wenn sie nicht im Geiste gegenseitigen Vertrauens gehandhabt wird. Das Buch wird sicherlich dazu beitragen, im Sinne dieser Zielsetzung des Verfassers zu wirken.

Ministerialrat Dr. Triloff.

Gerichtliche Entscheidungen.

A. Aus dem Telegraphen- und Fernsprechrecht.

1. Pflicht des Grundstückseigentümers zur Ausstellung einer Hausbesitzererklärung für einen Mieter, der sich eine private öffentliche Sprechstelle einrichten lassen will (§ 15 VI der Fernsprechordnung vom 15. Februar 1927, Amtsbl. des RPM S. 65; §§ 157, 242, 535 ff. BGB).

Urteil des LG Hamburg vom 18. Oktober 1929 — Bf XII 759. 29.

Der Inhaber eines Gemüsegeschäfts wollte in seinem Laden eine private öffentliche Sprechstelle (PrÖ) einrichten lassen. Der Hauseigentümer verweigerte seine Zustimmung hierzu, wurde aber rechtskräftig verurteilt, die Einrichtung der öffentlichen Sprechstelle im Laden seines Mieters zu dulden.

Entscheidungsgründe:

»Da eine besondere Bestimmung über die Anbringung eines Fernsprechers in dem Laden in dem Mietvertrag nicht enthalten ist, ist diese Frage von dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben aus dem Sinne des § 242 BGB zu entscheiden. Der Raum, in dem die öffentliche Fernsprechstelle eingerichtet werden sollte, ist ausdrücklich als Laden vermietet worden. Für die Aufrechterhaltung eines Ladengeschäfts ist es aber selbstverständlich, daß das Einverständnis des Vermieters vorliegen muß, einer unbegrenzten Anzahl von Menschen als Kunden den Zutritt zum Ladengeschäft zu gestatten. Nun bedeutet allerdings die Einrichtung einer öffentlichen Fernsprechstelle eine Vergrößerung des Personenkreises, da nun auch Personen in das Ladengeschäft kommen, welche zunächst jedenfalls nur die Absicht haben, den Fernsprecher zu benutzen, nicht aber die, etwas zu kaufen. Es wird aber auch häufiger der Fall sein, daß Personen, welche zunächst nur zum Telephonieren das Ladengeschäft benutzt haben, durch geschickte Auslagen innerhalb des Ladens während des Telephonierens dazu veranlaßt werden, nun doch in dem Geschäft irgend etwas zu kaufen. Die Kläger haben also ein erhebliches und berechtigtes Interesse daran, daß die öffentliche Fernsprechanlage in das Ladengeschäft gelegt wird, weil sich eben dadurch ihr Kundenkreis erweitert. Grünwaren

und Obst brauchen schließlich alle Hausfrauen und werden, wenn sie einmal telephonieren müssen, schon aus Bequemlichkeit dazu veranlaßt, in dem Geschäft nun auch gleichzeitig den Bedarf an Grünwaren und Obst zu decken. Obst werden gelegentlich auch männliche Personen nach dem Ferngespräch kaufen. Das Interesse der Kläger an der Anlage des öffentlichen Fernsprechers ist also beträchtlich und berechtigt. Dagegen kann ein beachtenswertes Interesse des Beklagten an der Versagung des öffentlichen Fernsprechers nicht anerkannt werden. Allerdings werden dadurch die Zugänge und der Laden selbst mehr in Anspruch genommen als früher. Diese Abnutzung der Mieträume berührt aber den Beklagten nicht in seinem rechtlichen Interesse. Nach dem Mietvertrag geht die Instandsetzung und Instandhaltung des Ladens zu Lasten der Mieter. Die Interessen des Beklagten sind also gewahrt, wenn er auf die Einhaltung dieser Vorschrift des Mietvertrags besteht. Somit ergibt sich, daß nach dem Grundsatz von Treu und Glauben im Sinne der §§ 157, 242 BGB der Beklagte die Anlage der öffentlichen Fernsprechstelle dulden muß«.[1])

2. Kein Anspruch des Grundstückseigentümers auf Miete aus einer Hausbesitzererklärung (§ 12 II der Fernsprechordnung v. 15. Februar 1927, Amtsbl des RPM S. 65).

Urteil des LG I Berlin vom 1. Oktober 1929 — 96 S 271. 29.

Die Deutsche Reichspost (DRP) hatte im Keller eines Wohnhauses in Berlin einen Kabelverzweiger für die Hausanschlüsse eines ganzen Häuserblocks. Der Eigentümer des Wohnhauses hatte 1927 eine sogenannte Hausbesitzererklärung unterschrieben; er war inzwischen verstorben. Seine Erben verlangten von der DRP für die Beanspruchung des Kellers eine Miete. Die Klage wurde abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

»Der Erblasser der jetzigen Eigentümer kann sich auf seine Unkenntnis vom Inhalt der von ihm unterschriebenen Hausbesitzererklärung nicht berufen, vielmehr ist für das Rechtsverhältnis der Parteien der Inhalt dieser Erklärung maßgebend. Danach hat sich der Erblasser der Kläger mit der Anbringung des Kabelverzweigers in seinem Keller ohne Geldentschädigung einverstanden erklärt. Von einer als Enteignung aufzufassenden Eigentumsbeschränkung kann aber regelmäßig bei dem Vorliegen eines Vertragsverhältnisses nicht die Rede sein.

Die gegen die Gültigkeit der Vereinbarung von den Klägern erhobenen Bedenken sind nicht begründet. In dem Verlangen der Beklagten auf Unterzeichnung der Hausbesitzererklärung, von der sie regelmäßig und nach den Vorschriften der für sie maßgebenden Fernsprechordnung die Anbringung des Hausanschlusses abhängig macht, kann kein gegen die guten Sitten verstoßendes Verhalten erblickt werden. Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß der Hausbesitzer, besonders in einer Großstadt, gegenüber diesem Verlangen insofern sich in einer gewissen Zwangslage befindet, als er — nach nunmehr geklärter und herrschender Rechtsprechung — seinen Mietern zur Herbeiführung eines Fernsprechanschlusses und zur Unterzeichnung der dafür von der Beklagten vorgelegten Bedingungen verpflichtet ist. Dies allein rechtfertigt aber noch nicht, den Umstand, daß die Beklagte ein Entgelt für die beanspruchte Aufstellung des Kabelverzweigers nicht zahlt, als unsittliche Ausbeutung einer Notlage aufzufassen. Die Beklagte übernimmt vielmehr als Gegenleistung der Hausbesitzererklärung die Verpflichtung zur Beseitigung etwa vorkommender Beschädigungen sowie die privatrechtliche Bindung, den Fernsprechanschluß bestehen zu lassen. Darin ist, da die Gegenleistung für die unentgeltliche Überlassung von Räumen nicht notwendig in Geld ausgedrückt zu sein braucht, eine Entschädigung für die mietweise Überlassung des Kellerraums zu erblicken.

Der Umstand, daß im vorliegenden Fall die Beklagte (DRP) den Kabelverzweiger für einen ganzen Häuserblock in dem Keller der Kläger aufgestellt hat, kann an der rechtlichen Beurteilung nichts ändern. Würde die Beklagte genötigt werden, für einen derartigen Kabelverteiler ein besonderes Entgelt zu zahlen, so würde sie sich genötigt sehen, ihre Anlage derart umzustellen, daß die Leitung jedem Hause direkt zugeführt würde. In der Aufstellung des Kabelverteilers für einen ganzen Häuserblock kann aber auch eine übermäßige Einschränkung des Gebrauchs des Kellerraums nicht erblickt werden.

Da demnach ein vertragsmäßiger Anspruch der Beklagten auf Benutzung besteht, kann der Anspruch der Kläger auf ungerechtfertigte Bereicherung nicht gestützt werden«.[2])

B. Aus anderen Rechtsgebieten.

1. Der Drittschuldner kann bei Zustellung eines Pfändungsbeschlusses den Schuldbetrag auch dann nach § 853 ZPO hinterlegen, wenn bereits ein gerichtliches Verteilungsverfahren schwebt.

Beschluß des LG Bonn vom 10. Okt. 1929 — 3 T 537. 29.

In dem Verteilungsverfahren, betreffend das Ruhegehalt des Postamtmanns a. D. M. zu B. hat die 3. Zivilkammer des Landgerichts in Bonn auf die sofortige Beschwerde der Drittschuldnerin, Oberpostdirektion in K., gegen den Be-

[1]) Das Urteil entspricht der Rechtsprechung über die Pflicht des Hauseigentümers zur Ausstellung der sog. Hausbesitzererklärung (vgl. Neugebauer, Fernmelderecht, Verlag Stilke 1929 S. 184). — Im vorliegenden Falle hatte aber der Hauseigentümer bereits eine gültige Hausbesitzererklärung abgegeben. Es wäre also auch möglich gewesen, daß die DRP gegen den Hauseigentümer Klage auf Erfüllung seiner Pflichten aus dieser Hausbesitzererklärung erhob (vgl. auch ADA VI, 3 AB 4 zum § 12, II FO). Diese Klage hätte ebenfalls Erfolg gehabt. Denn die Hausbesitzererklärung verpflichtet den Hauseigentümer, auch die Einrichtung privater öffentlicher Sprechstellen (PrÖ) für seine Mieter zu dulden.

[2]) Vgl. dazu Neugebauer, Fernsprechrecht 1927 (Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis, R. v. Deckers Verlag) S. 102, Neugebauer, Fernmelderecht, Verlag Stilke, S. 186. Das Gericht erblickt mit Recht in dem durch die Hausbesitzererklärung begründeten Rechtsverhältnis ein Mietvertragsverhältnis. Das Gericht hat auch die Gegenleistung für die durch die Hausbesitzererklärung eingeräumte Gebrauchsüberlassung im wesentlichen richtig umschrieben. Nur liegt keine »privatrechtliche Bindung, den Fernsprechanschluß bestehen zu lassen«, vor. Vielmehr entsteht erst durch die Ausstellung der Hausbesitzererklärung die Pflicht der DRP, das Grundstück anzuschließen (§ 8 des Ges. über Fernmeldeanlagen v. 14. Jan. 1928, RGBl I S. 8), und die öffentlich-rechtliche Pflicht der DRP aus § 12 II, 1 letzter Satz der Fernsprechordnung, den Fernsprechanschluß herzustellen. Diese beiden Pflichten entstehen erst durch die Ausstellung der Hausbesitzererklärung. Das übersieht z. B. Engländer in seinen Ausführungen über die Hausbesitzererklärung in der Zeitschrift »Gewerblicher Rechtschutz« 1929 S. 1074.

schluß des Amtsgerichts in B. vom 24. September 1929 in der Sitzung vom 10. Oktober 1929 beschlossen: »Unter Aufhebung des angefochtenen Beschlusses wird das Amtsgericht angewiesen, die Anzeige der Oberpostdirektion vom 23. August 1929 und den dazu überreichten Pfändungs- und Überweisungsbeschluß in Sachen Ö. gegen M. vom 14. August 1929 entgegenzunehmen.«

Gründe:

»Gegen den Postamtmann a. D. M. war eine große Anzahl von Pfändungs- und Überweisungsbeschlüssen bezüglich seines Ruhegehalts ergangen. Die Oberpostdirektion in K. hatte als Drittschuldnerin mit Schreiben vom 19. April 1929 unter Beifügung der bis dahin ergangenen Beschlüsse dem Vollstreckungsgericht — Amtsgericht B. — Anzeige erstattet, daß das Postamt B. den pfändbaren Teil des Ruhegehalts mit monatlich 107,83 *RM* bei der Gerichtskasse des Amtsgerichts B. vom Anfang Mai 1929 an hinterlegen werde; die Hinterlegungen sind bisher erfolgt. Das Amtsgericht hat den Verteilungsplan vom 11. Juli 1929 aufgestellt, in welchem etwa 18 000 *RM* Forderungen, für die gepfändet worden war, berücksichtigt worden sind.

Mit Schreiben vom 13. Juli 1929 hat die Oberpostdirektion es abgelehnt, an die Gläubiger unmittelbar Zahlungen zu leisten, weil es Sache des Gerichts sei, den Teilungsplan auszuführen, und hat erklärt, daß sie fernerhin so lange hinterlegen werde, als eine Mehrheit von Gläubigern vorhanden sei. Das Amtsgericht hat diesen Standpunkt anerkannt; seither sind die einzelnen Monatsbeträge weiter hinterlegt worden, und das Amtsgericht hat sie an die Gläubiger in der festgestellten Rangfolge angewiesen.

Am 23. August 1929 übersandte die Oberpostdirektion dem Amtsgericht einen weiteren Pfändungs- und Überweisungsbeschluß nebst Zustellungsurkunde »zur gefl. weiteren Veranlassung«. Am 11. September schrieb daraufhin das Amtsgericht der Oberpostdirektion unter Zurücksendung des letzteren Beschlusses: Durch das abgeschlossene Verteilungsverfahren sei vorläufig restlos über die Teilungsmasse verfügt; ein neues Verfahren könne erst eingeleitet werden, wenn die bisherigen Gläubiger befriedigt seien; es stelle anheim, den Antrag auf Einleitung des Verteilungsverfahrens dann wieder zu stellen.

Hierauf hat die Oberpostdirektion mit Schreiben vom 19. Sept. geantwortet: Das Verteilungsverfahren sei nicht abgeschlossen; es liege für sie kein Anlaß vor, jedesmal bei Eingang eines neuen Pfändungsbeschlusses ein Verteilungsverfahren zu beantragen; sie wiederhole ihren Antrag vom 13. Juli 1929 und bitte, das Schreiben als Beschwerde zu behandeln. Dieses Schreiben stellt eine Erinnerung im Sinne des § 766 ZPO dar. Das Amtsgericht hat über sie durch Beschluß vom 24. Sept. 1929 dahin entschieden, daß es ablehnt, den Teilungsplan vom 11. Juli abzuändern und ein neues Verteilungsverfahren einzuleiten, und daß es die Kosten dieses Beschlusses der Oberpostdirektion zur Last legt. Zur Begründung führt es aus: Die Oberpostdirektion habe unter Überreichung des neuen Pfändungsbeschlusses die Einleitung eines neuen Verteilungsverfahrens beantragt, in dem auch die neue Pfändung berücksichtigt werden solle; dieser Antrag sei unbegründet, da über die Teilungsmasse bis zur vollen Befriedigung der beteiligten Gläubiger restlos und endgültig verfügt sei; dieser Plan sei in der einmal festgelegten Weise auszuführen; vor seiner Durchführung sei ein neues Verfahren unzulässig, es sei denn, daß durch Fortfall von Gläubigern oder auf andere Weise Masse frei geworden sei.

Gegen diesen, ihr am 27. Sept. zugestellten Beschluß legte die Oberpostdirektion unter Berufung auf § 853 ZPO sofortige Beschwerde mit der Begründung ein, die Ablehnung der Annahme des neuen Pfändungsbeschlusses nach Aufstellung des Planes sei unzulässig; er müsse im Verteilungsverfahren berücksichtigt werden.

Es fragt sich zunächst, was die Oberpostdirektion beim Amtsgericht als Vollstreckungsgericht beantragt hat und hat beantragen können. Das Schreiben vom 13. Juli 1929, auf welches sich die Oberpostdirektion im Schreiben vom 19. Sept. beruft, enthält einen Antrag hinsichtlich des späteren Begehrens nicht, sondern nur das allgemeine Verlangen, daß das Vollstreckungsgericht selbst verteile und nicht der Oberpostdirektion die unmittelbare Auszahlung zumute. Darum handelt es sich jetzt nicht. Der Antrag, um den es sich jetzt handelt, ist aus dem Schreiben vom 23. August zu entnehmen. Dieses Schreiben stellt sich als eine Anzeige gemäß § 853 ZPO mit Aushändigung des zugestellten Beschlusses dar. Eine solche ist im Falle neu hinzutretender Pfändungen auch dann zulässig, wenn bereits eine frühere derartige Anzeige ergangen und ein Verteilungsplan bereits aufgestellt ist. Der Drittschuldner hat stets das Recht, sich nach § 853 von seiner Schuld zu befreien und dem Vollstreckungsgericht das Weitere zu überlassen. Das ist auch der Standpunkt der Oberpostdirektion, wenn sie im Schreiben vom 23. Aug. die Übersendung »zur gefl. weiteren Veranlassung« bewirkt. Ein »Antrag«, das Verteilungsverfahren bezüglich der neuen Pfändung zu ergänzen oder neu einzuleiten, liegt nicht darin; vielmehr überläßt die Oberpostdirektion es dem Gericht, von Amtswegen das Erforderliche zu tun. Ein solches Antragsrecht würde auch der Oberpostdirektion nicht zustehen; sie ist nicht mehr rechtlich daran interessiert, wie verteilt wird; es könnte sich dabei nur um eine Anregung handeln, von Amtswegen das Erforderliche zu tun.

In dem angefochtenen Beschluß ist die Oberpostdirektion mithin dadurch beschwert, daß ihr gegenüber ein Antrag zurückgewiesen wird, den sie nicht gestellt hat. Ferner ist sie dadurch beschwert, daß das Vollstreckungsgericht ihre Anzeige, der der neue Pfändungsbeschluß beigefügt war, nicht angenommen hat, wie die Zurücksendung des Pfändungsbeschlusses in Verbindung mit dem Schreiben vom 11. Sept. ergibt, und daß diese Ablehnung durch den Beschluß vom 24. Sept. sinngemäß aufrechterhalten wird. Der Grund der Ablehnung ist also, wie bereits gesagt, nicht stichhaltig. Ferner ist die Oberpostdirektion auch dadurch beschwert, daß ihr Kosten zur Last gelegt sind.

Die Beschwerde ist mithin zulässig (vgl. Stein-Jonas ZPO § 853 Anm. III) und begründet. Das Amtsgericht ist daher unter Aufhebung des Beschlusses anzuweisen, die Anzeige nebst dem Pfändungsbeschluß entgegenzunehmen. Daraus ergibt sich, daß es nach § 872 ff. ZPO von Amtswegen weiter zu verfahren hat«.[3])

[3]) **Der Beschluß, der für die Behandlung von Pfändungs- und Überweisungsbeschlüssen von besonderer Wichtigkeit ist, entspricht der Rechtslage; die OPD als Drittschuldnerin ist bei der Mehrpfändung von Geldforderungen in jeder Lage des**

**. Die unbefugte Einziehung von Nachnahmebeträgen durch
lushändigung der Nachnahmepakete unter Verwendung
eiseitegeschaffter Paketkarten verstößt gegen § 133 und
ugleich gegen § 350 RStGB; die Eigentumsverhältnisse
an dem eingezogenen Gelde (§ 116 BGB).**

Urteil des RG vom 9. Juli 1929 —
1 D 372/1929
IX 546.

Aus den Gründen:

»Nach den Feststellungen hat der Angeklagte in vier Fällen Nachnahmepakete, die er als Postschaffner und Führer eines Postkraftwagens aus dem Paketraum des Postamts M. in den Postkraftwagen zur Verfügung des mitfahrenden Postzustellbeamten einzuladen hatte, beiseitegestellt, so daß sie dem Postzustellbeamten entgingen; er hat sodann das eine Paket unter Verwendung einer von ihm selbst geschriebenen Notpaketkarte, die drei anderen Pakete unter Verwendung der zu ihnen gehörigen Paketkarten ohne Wissen des Postzustellbeamten zugestellt und die Nachnahmebeträge eingezogen und für sich verbraucht. Die zuletzt genannten drei Paketkarten hatte er dem Paketkartenschrank unbefugt und von dem verfügungsberechtigten Beamten unbemerkt entnommen; zwei von ihnen hat er in der schöffengerichtlichen Hauptverhandlung übergeben, die dritte hat er nicht beigebracht. Auf Grund dieses Sachverhalts ist er wegen eines fortgesetzten Vergehens nach § 133 Abs. 1 und 2 in Tateinheit mit einem fortgesetzten Verbrechen nach den §§ 348 Abs. 2, 349 StGB zu 1 Jahr 1 Monat Zuchthaus, 100 *RM* Geldstrafe und 2 Jahren Ehrverlust verurteilt worden.

Diese rechtliche Beurteilung trifft ohne weiteres zu auf das Verhalten des Angeklagten hinsichtlich der Paketkarten; denn er hat hierdurch auf Grund eines einheitlichen Vorsatzes als Beamter Urkunden, die ihm vermöge seiner dienstlichen Tätigkeit im Paketraum, mithin »amtlich« zugänglich waren, der Gebrauchsbereitschaft des verfügungsberechtigten Beamten entzogen, also beiseitegeschafft, und zwar in der Absicht, sie zur eigennützigen Einziehung der Nachnahmebeträge zu verwenden und sich so einen Vermögensvorteil zu verschaffen (§§ 348 Abs. 2, 349 StGB); er hat ferner, was in den Gründen des angefochtenen Urteils allerdings nicht ausdrücklich erwähnt ist, durch dieselbe Handlung Urkunden, die sich zur amtlichen Aufbewahrung an dem dazu bestimmten Ort, im Paketkartenschrank des Postamts, befanden, in gewinnsüchtiger Absicht beiseitegeschafft (§ 133 Abs. 2 StGB; zu vgl. RGSt Bd. 58 S. 334). Die Vorderrichter haben weiter angenommen, daß der Angeklagte auch durch die mit den Paketen vorgenommenen Handlungen den Tatbestand des § 133 Abs. 1 und 2 StGB erfüllt habe, indem er Pakete, die zur Beförderung in den Postkraftwagen aufgenommen und dem Paketzusteller in seiner Eigenschaft als Beamten übergeben waren, in gewinnsüchtiger Absicht beiseitegeschafft habe. Ob diese Annahme zutreffend ist, kann bei der Knappheit der Feststellungen nicht mit voller Sicherheit beurteilt werden, wenn auch hierfür, insbesondere im Hinblick auf die Entscheidung in RGSt Bd. 22 S. 204, eine große Wahrscheinlichkeit besteht. Der Umstand, daß der Angeklagte die Pakete schließlich den zur Empfangnahme berechtigten Personen übergeben hat, würde die Anwendung des Begriffs der Beiseiteschaffung nicht ausschließen, da immerhin dem zur Verfügung über die Pakete zuständigen Beamten die Gebrauchsbereitschaft und die Möglichkeit, seinerseits bestimmungsgemäß über sie zu verfügen, entzogen war. Aber auch wenn eine weitere Klärung des Sachverhalts ergeben würde, daß bei den vom Angeklagten mit den Paketen vorgenommenen Handlungen das eine oder andere Merkmal des § 133 StGB fehlte und deshalb dieser Tatbestand hierauf nicht anwendbar wäre, würde der Angeklagte nicht beschwert sein, seine Verurteilung wegen eines Verbrechens nach den §§ 348 Abs. 2, 349 in Tateinheit mit einem Vergehen nach § 133 Abs. 1 und 2 StGB müßte schon wegen der in bezug auf die Paketkarten begangenen Handlungen bestehen bleiben. Für die Bemessung der Strafe aber, welche das gesetzliche Mindestmaß nur wenig übersteigt, war zweifellos weit mehr die tatsächliche Gestaltung dessen, was der Angeklagte unbestrittenermaßen mit den Paketen und den hierauf lastenden Nachnahmebeträgen getan hat, als die rechtliche Unterstellung dieser Geschehnisse unter den § 133 StGB von Bedeutung. Dazu kommt, daß das Berufungsgericht bei der Beurteilung des den Gegenstand der Anklage bildenden geschichtlichen Vorgangs einen wesentlichen Gesichtspunkt zugunsten des Angeklagten übersehen hat. Letzterer hätte nämlich, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob auf das Beiseitestellen und die eigenmächtige Zustellung der Pakete § 133 StGB anwendbar ist, auch noch eines Vergehens der Amtsunterschlagung nach § 350 StGB schuldig erkannt werden müssen; denn er hat die Nachnahmegelder, die er in amtlicher Eigenschaft empfangen hatte, und damit fremde bewegliche Sachen, die er in Gewahrsam hatte, sich rechtswidrig angeeignet. Ein Beamter empfängt Gelder auch dann in amtlicher Eigenschaft, wenn ihm die Annahme nicht zusteht, wenn aber die Hingabe in der Meinung der Berechtigung des Beamten erfolgt und der Beamte dies erkennt und die Gelder trotzdem annimmt. Diese Voraussetzungen waren im gegebenen Fall erfüllt, da die Bezahlung der Nachnahmebeträge an ihn auf Grund der von ihm vorgewiesenen amtlichen Paketkarten erfolgte. Die Empfänger der Pakete wollten die Beträge nicht ihm, sondern dem Postfiskus übereignen, als dessen Vertreter er auftrat, und er hat sie nach außen in diesem Sinn entgegengenommen. Dem geheimen Vorbehalt des Angeklagten, die Gelder für sich verwenden zu wollen, kam eine rechtliche Wirkung nicht zu (§ 116 BGB). Der Postfiskus ist also Eigentümer des Geldes geworden, so daß sich die nachherige Verwendung des Geldes durch den Angeklagten für eigene Zwecke als Unterschlagung darstellt. Es handelt sich auch nicht etwa um eine straflose Nachtat; denn die Beiseitestellung der Pakete enthält nach Lage des Falls keine Aneignung, da von vornherein ihre Aushändigung an die Empfangsberechtigten beabsichtigt war; sie war,

---

ollstreckungsverfahrens berechtigt, unter Anzeige der Sachlage
nd Aushändigung des ihr zugestellten Beschlusses die Erledi-
ing des Beschlusses dem Amtsgericht zu überlassen, dessen
eschluß ihr zuerst zugestellt worden ist, auch wenn ein Schuld-
trag nicht besonders zu hinterlegen ist, weil dieser bereits
ıf Grund von Pfändungs- und Überweisungsbeschlüssen (fort-
ufend) hinterlegt wird, die Gegenstand des schon voraus-
gangenen Verteilungsverfahrens gebildet haben. Nur das
mtsgericht, von dem das Verteilungsverfahren durchgeführt
ird, ist überhaupt in der Lage, beurteilen zu können, ob und
ann auf den noch später zugestellten Beschluß etwas zur
ebung gelangt.

wenn sie den Tatbestand des § 133 StGB erfüllte, gegen ein anderes Rechtsgut gerichtet, als die Unterschlagung der Nachnahmebeträge, und stellt sich dann im Verhältnis zur Unterschlagung als Zweckdelikt dar. Entsprechendes gilt auch für die Beiseiteschaffung der Paketkarten. Hätte das Berufungsgericht dies erkannt, würde es auch im Fall der Verneinung der Anwendbarkeit des § 133 StGB auf die mit den Paketen vorgenommenen Handlungen insgesamt zweifellos auf keine niedrigere Strafe erkannt haben«.[4])

3. Zur Haftung der Deutschen Reichspost für Unfälle beim Telegraphenbau (§§ 823 ff. BGB).

Urteil des AG Medingen vom 19. Februar/1. März 1929 — C 8. 29; Urteil des LG Lüneburg vom 24./31. Oktober 1929 — 1 S 160. 29.

Telegraphenbauhandwerker der Reichspost hatten einen Telegraphenmast auf dem Hof des Kaufmanns G. in B. zu errichten. Der Mast stand dicht an einem Pferdeschuppen. Beim Aufmontieren des Mastes fiel ein schweres Ankerseil auf das Dach des Schuppens und verursachte ein solches Getöse, daß ein Pferd im Stall sich losriß, durch die offene Tür über den Hof auf die Straße jagte und dort gegen die Deichsel eines Gespannes anrannte, so daß es nach drei Tagen einging. Der Bauernverein in B., bei dessen Kasse das Pferd versichert war, zahlte dem Kaufmann G. 1000 *RM*, ließ sich dessen Rechte abtreten und verlangte mit der Behauptung, daß die Deutsche Reichspost Schuld an dem Unfall trüge, Ersatz des Schadens. Die Ersatzklage wurde abgewiesen.

Entscheidungsgründe des Amtsgerichts:

»Der auf § 831 BGB gestützten Schadensersatzklage war der Erfolg zu versagen. Es fehlt der ursächliche Zusammenhang der Bauarbeiten mit dem tödlichen Unfall des Pferdes außerhalb des Stalles auf der Straße. Denn wenn die Tür des Stalles nicht offen gestanden hätte, wäre nichts passiert. Ein junges Pferd, daß erst wenige Tage im Stall steht, dem also die ganze Umgebung fremd ist, erschreckt sich immer leicht beim geringsten Anlaß. Doppelte Vorsicht wäre am Platze gewesen. Statt dessen war das Pferd — wie der Kläger selbst zugibt — nur mit einem Strickhalfter angebunden, und die Tür stand offen. Auf dem an sich schon nicht geräumigen Hofe waren obendrein noch andere Bauarbeiter tätig, Gelegenheiten, das unruhige Pferd zu verschrecken, waren also dauernd gegeben. Wenn die Tür der Luftzufuhr wegen offen stehen mußte, hätte ein Querbalken oder eine Kette angebracht werden müssen, die das Hinauslaufen der Pferde unbedingt verhindert. Im Stall selbst konnte nicht viel passieren. Hätte das Pferd sich bei verschlossener Tür losgerissen, würde man durch den entstandenen Lärm der Huftritte sofort aufmerksam geworden sein und hätte Ordnung geschaffen. Allein die offene Tür ist das Schuldmoment, daß das Pferd auf die Straße jagte und dort zu Tode kam.

Es erübrigt sich also die Untersuchung, ob die Telegraphenbauhandwerker schuldhaft handelten, als sie sich das Ankerseil zuwarfen. Sie selbst wußten zudem nicht, daß der Schuppen als Pferdestall benutzt wurde, und konnten auch nicht annehmen, daß zur Zeit ihrer Arbeitsleistungen Pferde im Stalle standen. Denn zu solchen Zeiten pflegen Pferde Gespannfuhren zu leisten und sind draußen.

Es erübrigt sich weiter, zu untersuchen, ob die beklagte Reichspost bei der Auswahl ihrer Handwerker die nötige Sorgfalt hat walten lassen. Die Beklagte hat unwidersprochen vorgetragen, daß es sich um ganz besonders bewährte und zuverlässige Arbeiter handele. Die Beklagte ist unter keinen Umständen Schuld an dem Unfall, die Schadensersatzklage war daher abzuweisen.«

Die Berufung gegen dieses Urteil wurde vom Landgericht Lüneburg mit folgenden Gründen zurückgewiesen:

»Zwar ist im Gegensatz zu dem Urteil 1. Instanz festzustellen, daß der Schaden auf ein Verschulden der Telegraphenarbeiter zurückzuführen ist. Hätten diese nicht fahrlässigerweise schwere Gegenstände auf das Dach des Stalles poltern lassen, so wäre das Pferd trotz der offenen Tür nicht ausgebrochen. Aber die Beklagte selbst, die Deutsche Reichspost, ist an dem Vorfall nicht schuld. Die Beweisaufnahme hat ergeben, daß die Telegraphenarbeiter H. und R. schon jahrelang in deren Dienst standen und sich stets als sorgfältig und zuverlässig bewährt hatten. Ohne Bedeutung ist demgegenüber, daß der Zeuge X. meint, H. habe es mit technischen Dingen nicht immer ganz genau genommen. Denn technische Fragen spielten bei den Arbeiten, die auf dem Hofe von G. auszuführen waren, keine Rolle. Es handelte sich dabei vielmehr um so einfache Verrichtungen, daß die Beklagte bewährte Leute damit betrauen und sie auch vorübergehend ohne Aufsicht lassen durfte. Die Beklagte hat also getan, was den Umständen nach von ihr zu verlangen war. Deshalb braucht sie für den Schaden nicht aufzukommen (§ 831 BGB).«

[4]) Das Urteil ist zutreffend und gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Anm. 1 u. 2 von Ministerialrat Dr. Neugebauer, 3 u. 4 von Ministerialrat Dr. Schneider.

Reichsdruckerei, Berlin.
8430. 29. III.

Sachweiser.

Seite

R

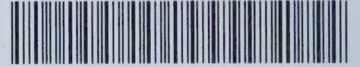
O

P

R

S

8430. 29. III.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 107774637